In edicola dal 25 Gennaio - FEBRUARY 2025 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

SUPERYACHTS

Benetti Oasis 40M *Kahala*

TRAVELS

Maldive

EVENTS

Giovanni Besenzoni Contest

PEOPLE

- *Giorgio Maria* Cassetta
- *Bartolomeo* Giangrasso
- *Matteo* Salamon

Engines
HONDA
BF250 V6

COVER

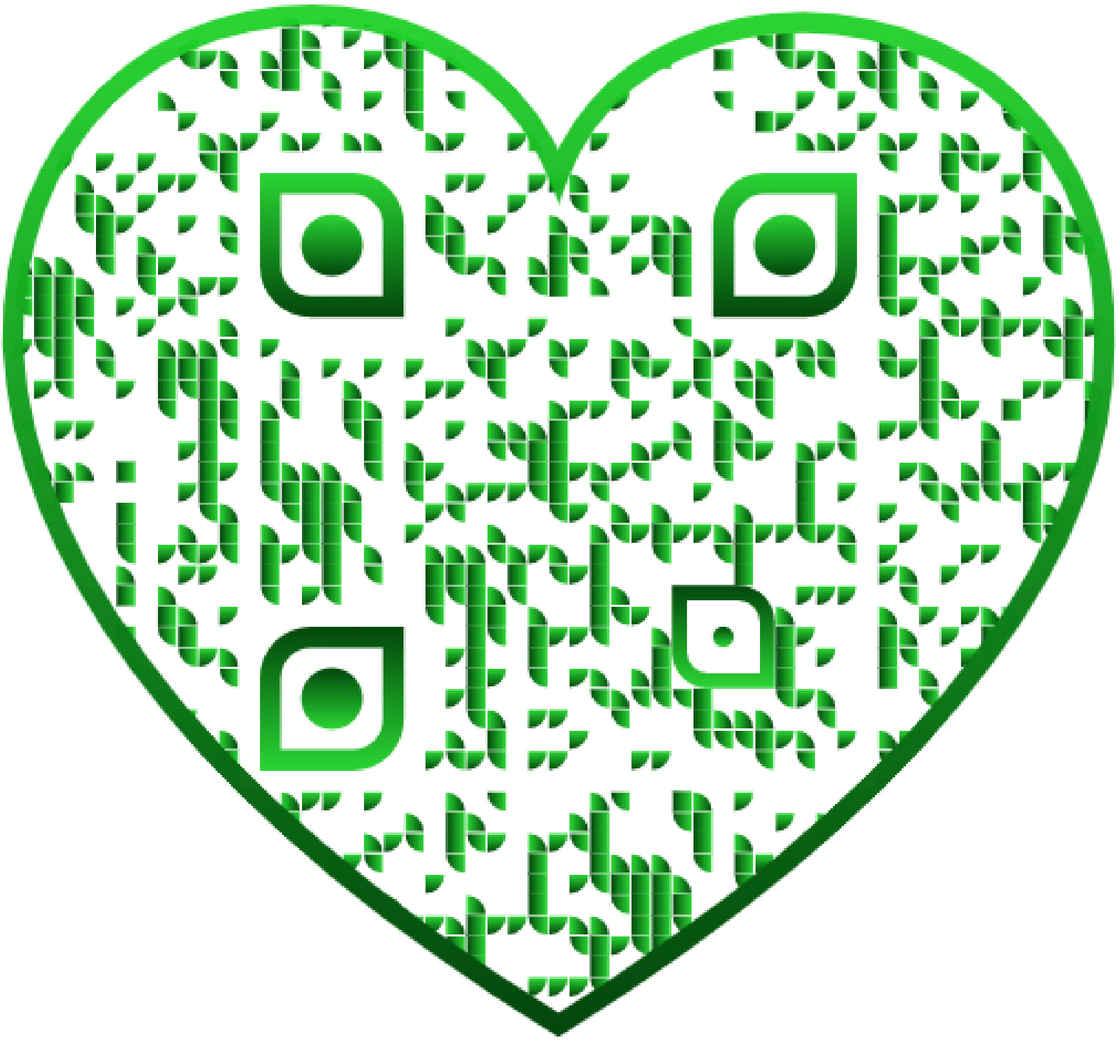
Numarine 30XP

BOATS

- Fountaine Pajot *Thira 80* • Fiart *P52* • Patrone *45' Open*
- Nautor *ClubSwan 43* • Brabus *Shadow 900 Sun Top*
- Apreamare *Gozzo 35 Speedster* • Cayman *33.0 Executive* • BMA *X299*

ISSN 1124-3732
50002

ANNO//year 32 • N° 2 • AUT 11,50 € • BE 9,00 € • Côte d'Azur 10,60 € • F 10,50 € • D 11,50 € • PTE CONT. 8,00 € • E 8,00 € • CH 10,50 Chf • CH CT 10,00 Chf | Febbraio//February 2025 | Italy only 7 €



SEADECK

THE SEADECK SERIES

6 | 7 | 9

ECO-TECH BY NATURE

Conceived to live an immersive natural experience, the Azimut Seadeck Series delivers fun and eco-consciousness through a one-of-a-kind perspective. The surprisingly spacious and versatile stern area introduces the Fun Island: an unprecedented sea-level outdoor lounge for limitless contact with the water, designed to maximize one's relationship with the ocean.
A holistic approach to yacht construction also further develops Azimut's low-emission vision. Highly efficient hull designs, alternative propulsion systems, extensive use of carbon fiber to decrease yacht weight and, hence, fuel consumption, and sustainable materials on board combine to reveal an innovative and environmentally respectful spirit, offering a harmonious lifestyle all around.

SEADECK SERIES. GENTLE AT SEA.

AZIMUTYACHTS.COM

OFFICIAL DEALERS **Gaio Yacht**, gaioyacht.it – **Given for Yachting**, givenfor.it – **Italiamare**, italiamaresrl.it
Milnautica Yacht, milnautica.it – **Timone Yachts**, timoneyachts.it
For other countries find your local dealer on azimutyachts.com

AZIMUT

LA SPEZIA SHIPYARD

A unique way of being, of living, of doing.

That's
SANLORENZO

SANLORENZOYACHT.COM

SANLORENZO

www.sunreef-yachts.com

Sunreef Yachts

ULTIMA 111

A NEW EXPRESSION OF SIGNATURE STYLE

DESIGNED IN COLLABORATION WITH PHATHOM STUDIO

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

Paolo Vitelli

PAOLO VITELLI È STATO IL PARADIGMA PIÙ AUTENTICO DI UN MODO DI VIVERE E INTERPRETARE L'ESSERE UOMO CHE LASCIA UN'EREDITÀ DI VALORI E IDEE STRAORDINARIA

PAOLO VITELLI WAS THE MOST AUTHENTIC ARCHETYPE OF A WAY OF LIFE AND INTERPRETATION, A MAN WHO HAS LEFT A LEGACY OF EXTRAORDINARY VALUES AND IDEAS

by Francesco Michienzi

Paolo Vitelli, fondatore del Gruppo Azimut Benetti, fa parte di quella categoria di persone, che uno dei più illustri scrittori del secolo scorso, Ernest Renan, definisce come grandi uomini, che sarebbero il fine stesso dell'umanità. Produrre grandi uomini è lo scopo verso il quale tende l'intera natura. Paolo Vitelli è stato grande, non solo per la sua azienda e la sua famiglia, ma lo è stato per la nostra società in generale e per la nautica in particolare. La forza di volontà con la quale ha costruito il più importante gruppo industriale del nostro settore, era sorretta dalla coerenza con la quale ha fatto le scelte principali.
Gli imprenditori di successo come lui hanno dei sogni e agiscono per realizzarli. Aveva una certa disponibilità ad abbracciare i rischi cogliendo un'idea rapidamente senza preoccuparsi dell'esito. Aveva audacia e coraggio, la sua tolleranza al rischio era sempre accompagnata da una grande dose di fiducia.
Il primo Benetti di cento piedi che vendette lo disegnò su un tovagliolo di carta al ristorante insieme all'ingegner Bianchi. Non aveva paura di nulla, si circondava sempre di persone di valore dalle quali riusciva a interiorizzare le idee migliori. Era assetato di sapere, non sprecava mai il suo tempo in chiacchiere inutili.

FUEL
EVINRUDE

photo by Francesco Michienzi @2007.

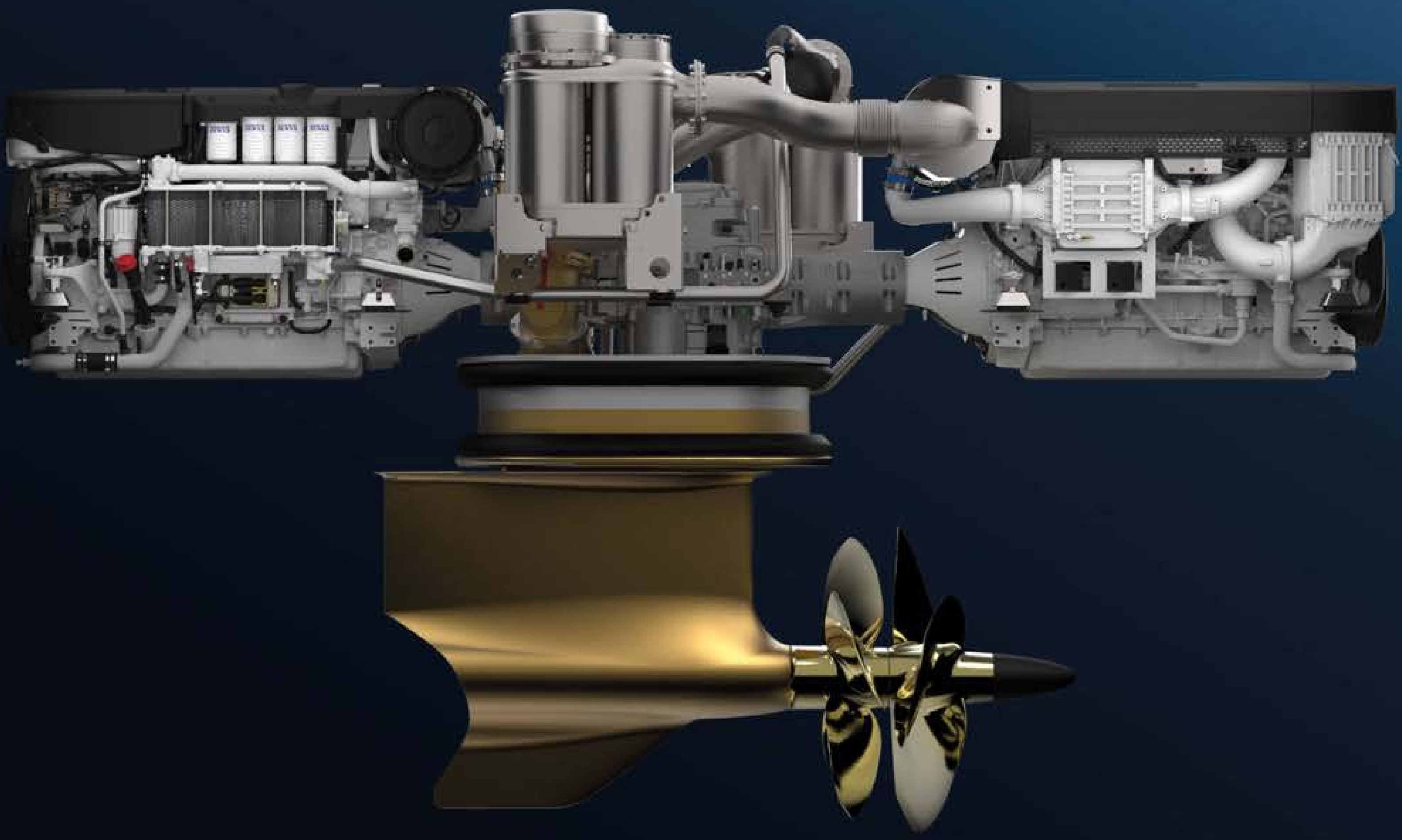
Nato a Torino nel 1947, fin da giovane Paolo Vitelli ama intraprendere, coltiva la passione del creare dal nulla una impresa via l'altra, fino a diventare uno dei maggiori imprenditori dell'industria nautica mondiale. Il Gruppo Azimut Benetti ha concluso lo scorso anno nautico con 1,3 miliardi di ricavi, registrando una crescita del 55% in soli 4 anni.

Born in Turin in 1947, Paolo Vitelli's love of entrepreneurship and his passion for creating a business from nothing began at a very young age. He has become one of the world's leading entrepreneurs in the nautical sector. The Azimut Benetti Group ended the last nautical year with a turnover of 1.3 billion, a growth of 55% in just four years.

Ogni incontro con lui era una specie di esame universitario, ti interrogava su tutto. Era parsimonioso, non era avido. Aveva interesse per il denaro solo come strumento per far crescere la sua azienda. Non ritirava mai gli utili che lasciava sempre a disposizione per nuovi investimenti. Era il più bravo e lo sapeva, ma non era arrogante. Si mostrava sempre orgoglioso del suo lavoro e dei successi.

Non tutti lo amavano a causa di scelte che a volte l'imprenditore deve necessariamente compiere per privilegiare il buon andamento della sua azienda. Poteva permettersi ogni cosa, anche il lusso di avere un tenore di vita come quello dei suoi facoltosi clienti, senza mai farlo, perché era una persona semplice nella sua complessità. Negli ultimi anni aveva lavorato alla sua barca ideale, insieme al suo storico progettista e amico Stefano Righini, Benetti *BYond*. Una nuova gamma di cui era particolarmente orgoglioso, ma dopo il varo della prima unità non resistette a venderla a un armatore innamorato del progetto. Veniva sempre prima il bene dell'azienda rispetto al proprio. Si è dedicato anche alle istituzioni come presidente di Ucina, oggi Confindustria Nautica. Sono gli anni che hanno permesso all'industria nautica italiana di scalare tutti i gradini che l'hanno portata a essere la prima al mondo. Visioni, intuizioni, forza di volontà e tantissimo lavoro sono gli elementi chiave di un successo riconosciuto da tutti. Tutti i suoi compagni di viaggio, amici, colleghi, competitor e avversari, hanno confermato con le loro parole la grandezza di questo uomo e del suo lavoro instancabile. È stato chiamato anche dalla politica in Parlamento. Sarebbe stato un ottimo ministro dell'Industria, ma le lotte di potere e la demagogia, a cui non era avvezzo, non lo hanno consentito. Ricordo ancora il comico Crozza che lo derise, insieme all'imprenditrice Diana Bracco, perché in due si potevano comprare mezza Europa. Vitelli non aveva bisogno di nulla per sé, il suo era un evidente spirito di servizio, una scelta civica che le persone di valore dovrebbero sempre fare per migliorare l'esistenza di tutti. La differenza con molti politici di oggi è che questi non saprebbero che altro lavoro fare. La sua generosità d'animo assume una dimensione plastica in questo aspetto. *"Mi sono battuto per avere meno burocrazia, leggi di migliore qualità, meno costi per la politica...ma il dibattito, invece di focalizzarsi sui contenuti, troppo spesso si concentra su come occupare poltrone o posti di potere"*. In occasione delle celebrazioni dei 150 anni di fondazione del marchio Benetti, lasciò trasparire la felicità per aver capito che quanto aveva costruito era in buone mani. Giovanna Vitelli era riuscita nella difficile impresa di essere a capo del Gruppo non perché figlia di Paolo, ma per aver dimostrato nei fatti il proprio valore. Paolo Vitelli è stato un vero pioniere guidato nella sua azione dal suo cuore. Il suo successo nel business è il risultato della sua autenticità. Quelli che si sono uniti alla sua causa o hanno acquistato le sue barche lo hanno fatto perché credevano in lui e in quello che stava vendendo. La sua attività è stata davvero un'estensione di lui. Ha perseguito idee che hanno fatto battere il cuore, e questa è la motivazione che lo ha sorretto anche nei momenti più difficili che non sono mancati in questi 50 anni di storia. Voglio chiudere questo mio personale ricordo di Paolo Vitelli con un suo intervento di 15 anni fa. *"La nautica italiana ha vissuto una fase pionieristica, fatta di genialità, di grande innovazione e di una qualità artigianale spinta alle stelle: mi riferisco ai Riva, ai Benetti, ai Baglietto, ai Picchiotti, ai Sangermani e a molti altri. Questi nomi sono stati per me un mito, mi hanno creato una passione infinita e una voglia di sfida, una voglia di fare, forse per emularli. Quando ho iniziato la mia attività, si è aperta la seconda fase della nautica, quella dei Cranchi, dei Ferretti, dei Fiart, degli Italcraft, dei Bora Fincantieri, dei Sessa, dei Rio e dei Gobbi e, a Viareggio, dei Versilcraft, dei Sanlorenzo e dei Mangusta, della mia Azimut, per citare solo alcuni nomi di un lungo elenco. Aziende tutte che hanno cavalcato la passione dei loro titolari, valorizzando la loro tradizione, qualche volta centenaria, trasformandosi in realtà industriali; favoriti dalla grande crescita del mercato, dalla realizzazione delle infrastrutture portuali, dall'aumento del tempo libero e da un benessere più diffuso. Questi pionieri della nautica sono diventati industriali, hanno inventato la costruzione in vetroresina, la produzione di serie, la vendita tramite concessionari, il servizio e*

VOLVO PENTA



FROM YACHT TO SUPERYACHT

IPS Professional Platform

www.volvopenta.com

Due anni fa Paolo Vitelli ha lasciato il timone dell'azienda alla figlia Giovanna, dichiarando: *«Forse non ho più l'età per prevedere cosa avverrà nel futuro. Questo è il tuo tempo».*

Two years ago, Paolo Vitelli handed over the company's reins to his daughter Giovanna, saying: *«Maybe I am no longer of age to predict what will happen in the future. This is your time».*

la globalizzazione dei mercati. Un percorso duro, ma nello stesso tempo facile. Il richiamo del made in Italy e la crescita economica, uniti alla grande passione e al lavoro profuso da questo gruppo di imprenditori, hanno fatto crescere il settore da segmento di nicchia a grande industria di cui il paese deve sentirsi orgoglioso. Oggi viviamo una nuova realtà: soffriamo tutti la crisi internazionale, la crescita troppo veloce, la forza dell'euro e, in alcuni casi, il passaggio generazionale. Il mercato della nautica si riprenderà molto presto, più presto di quanto non impiegherà l'economia mondiale, ma non sarà sufficiente. Nei prossimi mesi si aprirà la terza fase della nautica, quella che porterà al successo le industrie che sapranno trasformare i propri valori imprenditoriali in organizzazione, in professionalità, in continuità familiare o in managerialità. Vincerà soprattutto chi continuerà a trasformare l'amore per il prodotto in qualità".

Paolo Vitelli, founder of the Azimut Benetti Group, belongs to the category of people that one of the most famous writers of the last century, Ernest Renan, defined as great men who are humanity's very purpose. To produce great men is the end to which nature tends. Paolo Vitelli was remarkable for his company, his family, our society in general, and boating. The strength of will with which he built the most important industrial group in our sector was supported by the consistency with which he made the most critical decisions. Successful entrepreneurs like him have dreams and act to make them come true. He was willing to take risks and quickly seize an idea without worrying about the outcome. He was daring and courageous, and a healthy dose of confidence accompanied his risk appetite. The first 100-foot Benetti he sold was drawn on a napkin in a restaurant with engineer Bianchi.
He was not afraid of anything.
He always surrounded himself with valuable people from whom he could absorb the best ideas. He thirsted for knowledge and never wasted his time on idle chitchat. Every meeting with him was like a university exam;
he asked you about everything.
He was frugal; he was not greedy.
He was only interested in money as a means of expanding his business.
He never took profits; he always left them for new investments. He was the best and knew it, but he was not arrogant. He was always proud of his work and his achievements.
Not everyone liked him because entrepreneurs sometimes must choose to prioritise their business's good performance. He could afford everything, even the luxury of living like his wealthy clients, without ever doing so because he was a simple man in his complexity. In recent years, together with his long-time designer and friend Stefano Righini, he had been working on his ideal boat, the Benetti *BYond*.
A new range of which he was particularly proud, but after the launch of the first unit, he could not resist selling it to an owner who was in love with the design. He always put the good of the company before his own.

The most complete online 3D model library of nautical faucets is now open.
Welcome to www.elkadesign.it
ELKA
Italian Design Marine Faucets

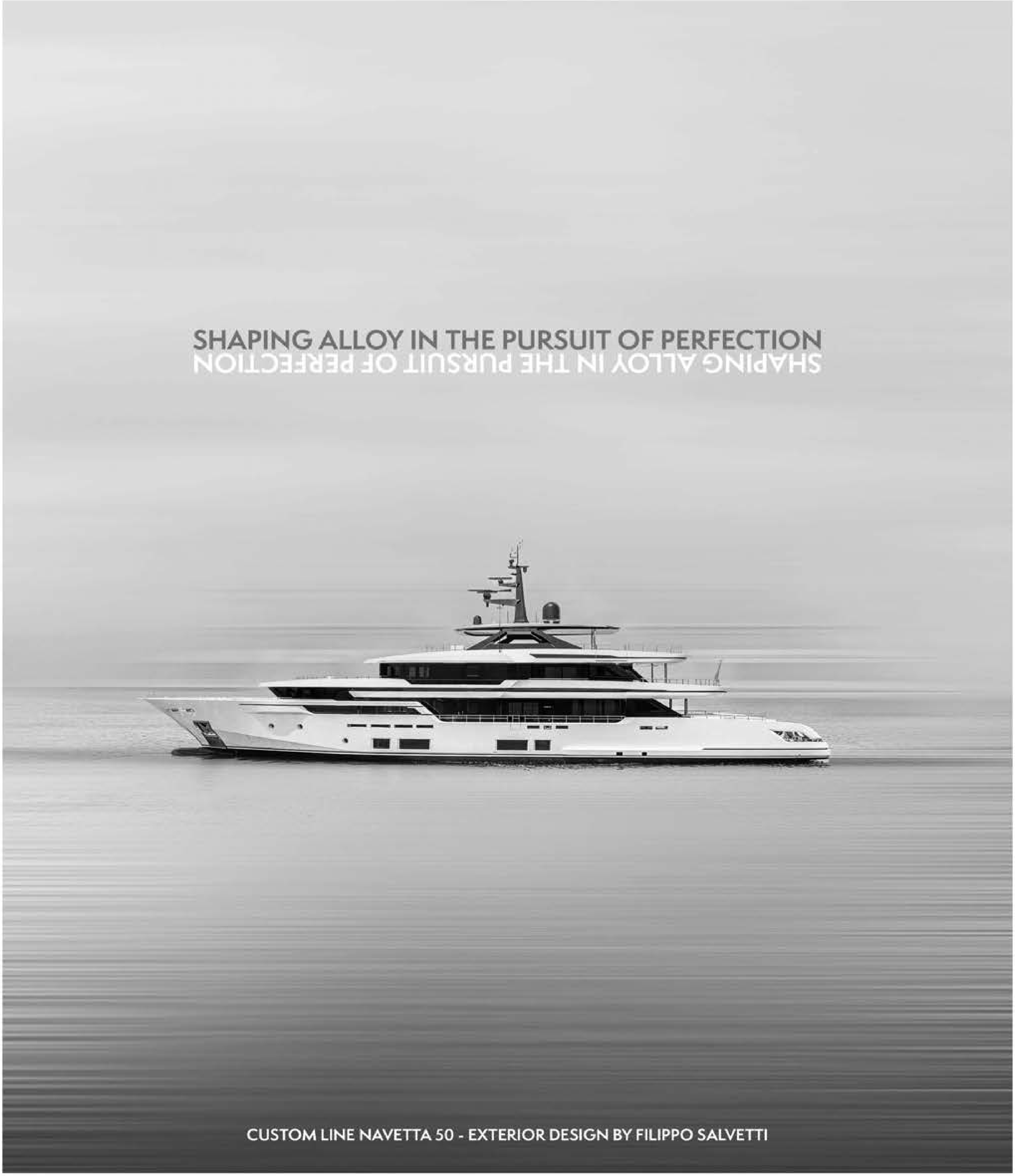
«Diventare ricco non è mai stato il criterio di molla della mia vita. Diventare primo sì, diventare bravo sì, farmi riconoscere come innovatore sì, come un torinese che gira il mondo con la valigetta e va ad aprire nuovi mercati sì, questi sono stati i miei veri stimoli».

«Becoming rich has never been the springboard of my life. My real motivation was to be the first, to be good, to be recognised as an innovator, as a Turinese who travels the world with a briefcase to open up new markets».
Paolo VItelli

As president of Ucina, now Confindustria Nautica, he also devoted himself to institutions. These years allowed the Italian nautical industry to take all the steps that made it the first in the world. Visions, intuition, willpower and a lot of hard work were the key elements of success that were recognised by all. All his fellow travellers, friends, colleagues, competitors and opponents have testified to the greatness of this man and his tireless work. He was also sought after by politicians in Parliament. He would have made an excellent Minister for Industry, but power struggles and demagoguery, to which he was not accustomed, would not allow it. I still remember the comedian Crozza mocking him and the businesswoman Diana Bracco because they could have bought half of Europe. Vitelli didn't need anything for himself; he had an evident spirit of service, a civic choice that worthy people should always make to improve everyone's existence. The difference with many politicians today is that they do not know what else to do. His generosity of spirit takes on a sculptural dimension in this respect. *"I have fought for less bureaucracy, better quality laws, and less costly politics. However, instead of focusing on content, the debate too often focuses on how to occupy armchairs or seats of power"*. On the occasion of the 150th anniversary of the Benetti brand, he expressed his happiness at knowing that what he had built was in good hands. Giovanna Vitelli had achieved the difficult feat of becoming head of the group, not because she was Paolo's daughter, but because she had proven herself through her actions. Paolo Vitelli was a true pioneer whose actions were guided by his heart. His business success was the result of his authenticity. Those who joined his cause or bought his boats did so because they believed in him and what he was selling. His business was indeed an extension of himself. He pursued ideas that made his heart beat, which is the motivation that has sustained him through the most difficult times, of which there have been many in his 50-year history.

I want to conclude this personal memory of Paolo Vitelli with his speech made 15 years ago. *"The Italian nautical industry has gone through a pioneering phase, made up of genius, great innovation and craftsmanship that has been pushed to the stars: Riva, Benetti, Baglietto, Picchiotti, Sangermani and many others. These names are a myth for me; they have created an infinite passion and desire to challenge, do, and perhaps emulate. When I started my business, the second phase of the nautical world began, that of the Cranchi, the Ferretti, the Fiart, the Italcraft, the Bora Fincantieri, the Sessa, the Rio and the Gobbi and, in Viareggio, the Versilcraft, the Sanlorenzo and the Mangusta, my Azimut, to mention just a few names in a long list. Companies that have all been driven by the passion of their owners, who have added value to their traditions, some of which are over a hundred years old, by transforming them into industrial realities, favoured by the great growth of the market, the construction of port infrastructures, the increase in leisure time and the spread of prosperity. These nautical pioneers became industrialists, inventing fibreglass construction, mass production, dealer sales, after-sales service and the globalisation of markets. It was a hard but easy road. The appeal of 'Made in Italy' and economic growth, combined with this group of entrepreneurs' great passion and hard work, have transformed the sector from a niche segment to a major industry of which the country can be proud. Today, we are living in a new reality: we are all suffering from the international crisis, from too fast growth, from the strength of the euro and, in some cases, from generational change. The boat market will recover sooner than the world economy, but it will not be enough. The next few months will see the start of the third phase of the boating industry, the one that will bring success to those industries that know how to transform their entrepreneurial values into organisation, professionalism, family continuity or managerialism. Above all, the winners will be those who continue to transform their love of the product into quality"*. ◣

Stefano Righini and Paolo Vitelli @2016


SHAPING ALLOY IN THE PURSUIT OF PERFECTION
CUSTOM LINE NAVETTA 50 - EXTERIOR DESIGN BY FILIPPO SALVETTI

Filippo Salvetti
DESIGN THAT MATTERS.

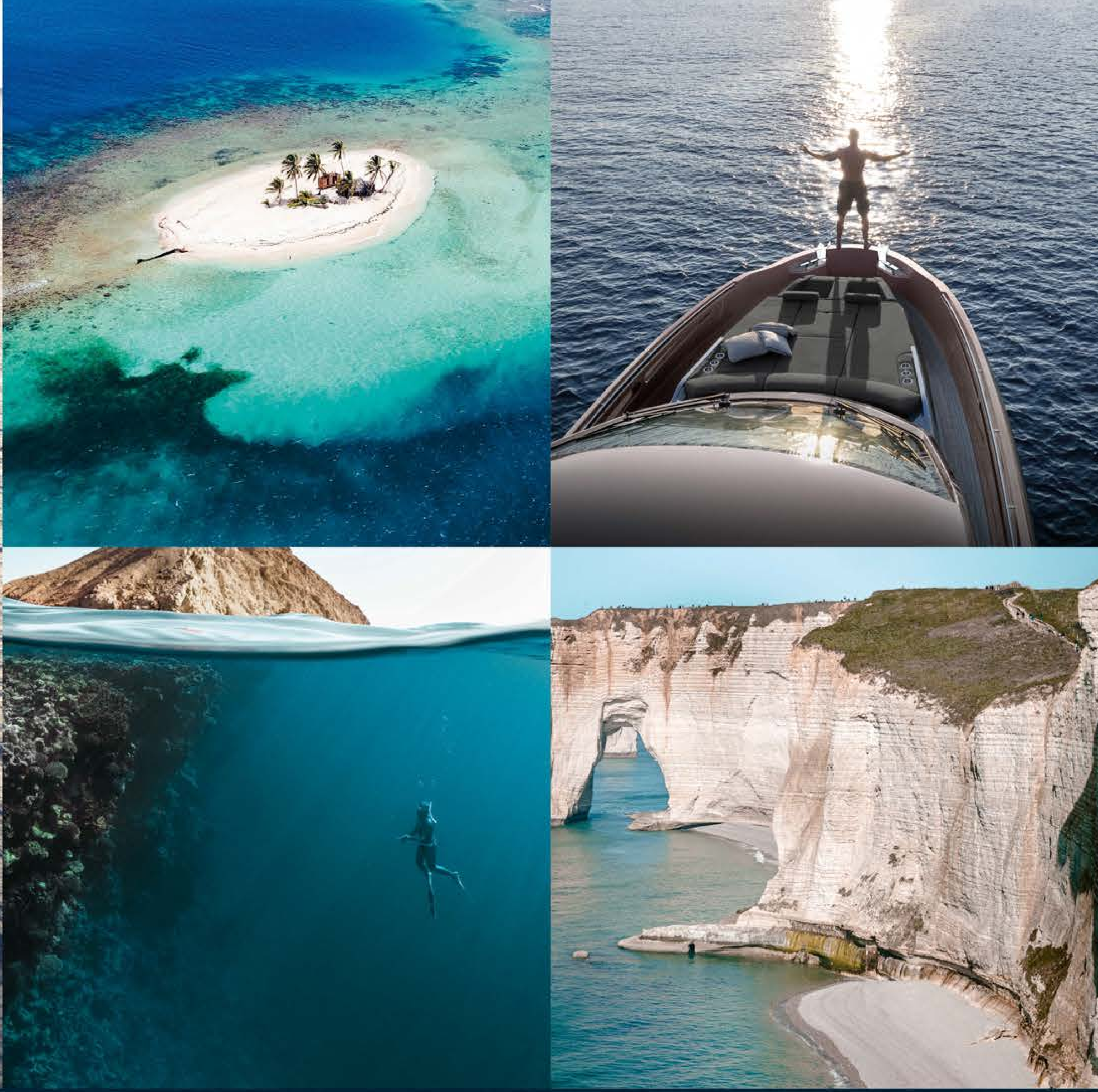
FILIPPOSALVETTI.IT

FULVIO DE SIMONI
YACHT DESIGN

REDEFINE THE RULES OF THE SEA

REBEL 50|G

Founded in 1989, Sacs revolutionized the world of yachting.
The Rebel 50G continues this legacy of innovation, with its unique D-fenders redefining the boundaries of design and functionality.
Destined for those seeking majesty, safety and prestige it can take you wherever you desire, transforming every journey into a unique experience.



REBEL SACS

SACSMARINE.COM

CONTENTS
Indice

Febbraio / February 2025

BARCHE
SUPERYACHTS
Benetti Oasis 40M Kahala
TRAVELS
Maldive
EVENTS
PEOPLE
• Giorgio Maria Cassetta
• Bartolomeo Giangrasso
• Matteo Salamon
Engines HONDA BF250 V6
COVER
Numarine 30XP
BOATS

COVER

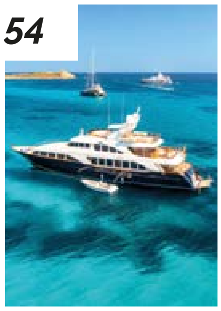
NUMARINE *30XP*

photo by Kerem Sanliman

34

72

80



54

62

COLUMNS

34 News
54 Revenue on board – *Fisco a bordo*
72 Boat Gourmet
L'Aupiho - Domaine de Manville
80 Hypercar - *McLaren W1*

TRAVELS

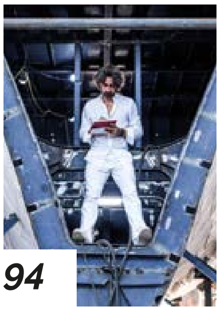
62 Maldive

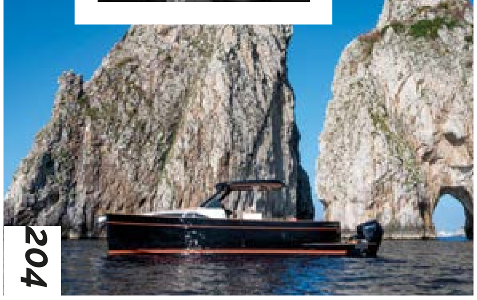
SEA
DESIGN
EXPERIENCE

GANGWAYS ⚓ CRANES ⚓ HELM SEATS
LADDERS ⚓ TABLE BASES ⚓ TENDER LIFTS
ELECTRIC PRODUCTS ⚓ BESPOKE SOLUTIONS
WWW.BESENZONI.IT

CONTENTS

106 Superyachts
Benetti Oasis 40M
Kahala





PEOPLE

86 *Matteo* Salamon
94 *Giorgio Maria* Cassetta
164 *Bartolomeo* Giangrasso

SUPERYACHTS

106 Benetti Oasis 40M *Kahala*

COVER STORY

120 Numarine *30XP*

BOATS

130 Fountaine Pajot *Thira 80*
145 BMA *X299* - Honda BF250 V6
174 Fiart *P52*
186 Cayman *33.0 Executive*
194 Patrone *45' Open*
204 Apreamare *Gozzo 35 Speedster*
216 Brabus *Shadow 900 Sun Top*
224 Nautor *ClubSwan 43*

EVENTS

154 Giovanni Besenzoni Contest

VETERAN BOAT

232 Herreshoff Marine Museum

TRADE

241 Brokers top selection

SANGUINETI

THE ART OF ITALIAN MAKING

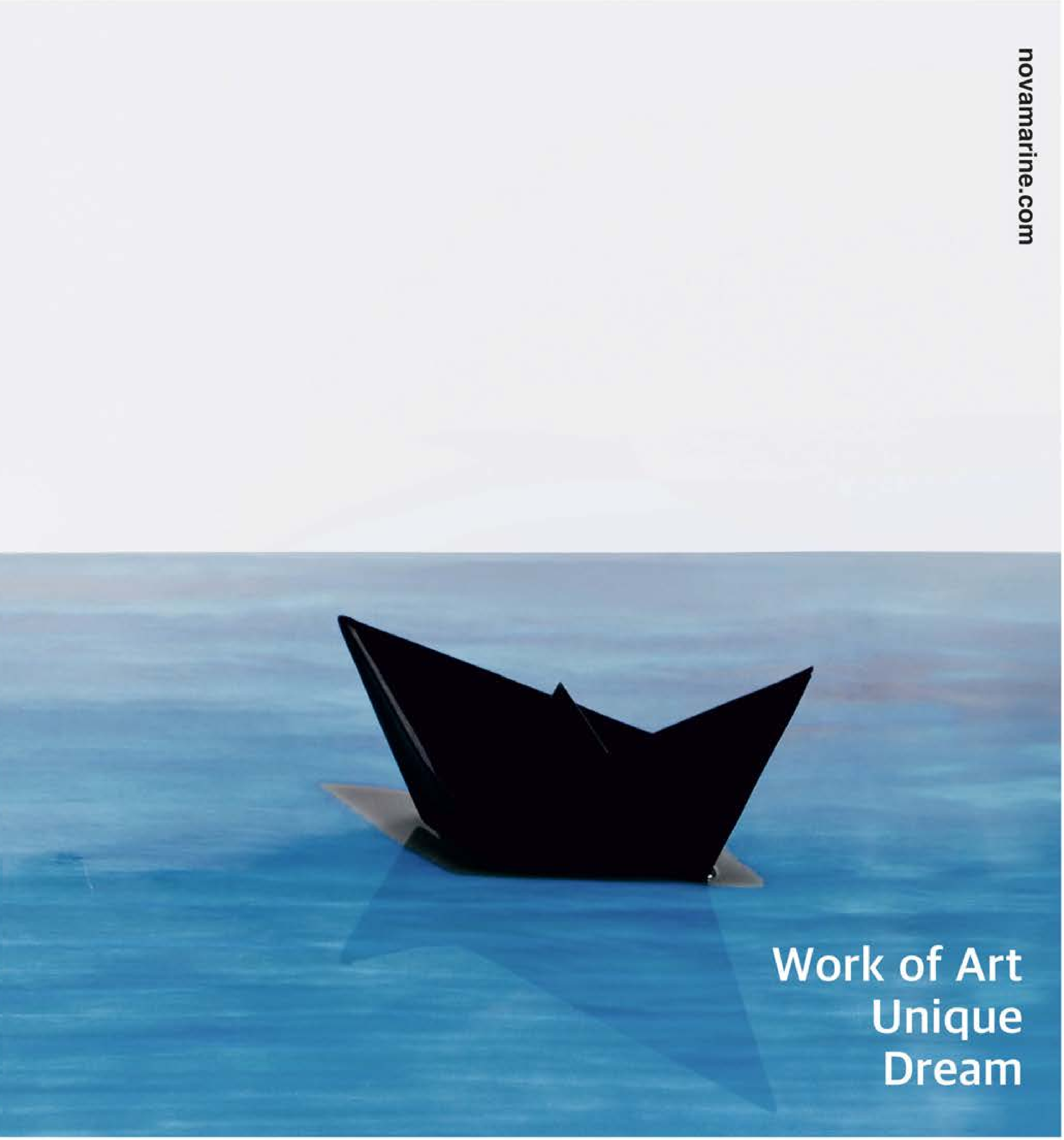
For over 65 years, Sanguineti has been a benchmark for superyacht shipyards,
with entirely Italian production of hydraulic and electric motion systems,
including gangways, ladders and platforms.
Combining tradition and innovation to address the needs of the nautical sector,
creating exclusive projects for yachts, superyachts, and top-quality refits.

Overmarine Group Photo Archive

Part of Quick Group

sanguineti.com

#Make your own Reality


novamarine.com
Work of Art
Unique
Dream

NOVAMARINE

Zuccon
International
Project

MAN IS
OUR CENTRE

THE SEA
OUR INFINITY

zucconinternationalproject.com

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

DIRETTORE RESPONSABILE//Editor in chief
Francesco Michienzi f.michienzi@barcheisp.it

DIRETTORE EDITORIALE//Editorial director
Barbara Borgonovo b.borgonovo@barcheisp.it

ART DIRECTOR
Francesca Villirillo grafici@barcheisp.it

SEGRETERIA DI DIREZIONE//Chief assistant
Anna Tonelli a.tonelli@barcheisp.it

FOTOGRAFO//Photographer
Andrea Muscatello redazione@barcheisp.it

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO
//Contributing editors/writers
Mariateresa Campolongo, Alberto Mario Capelli, Carlo Cattaneo,
Bruno Cianci, Ornella D'Alessio, Olimpia De Casa,
Emanuela Ferro, Giovanni Gasparini, Sacha Giannini, Berardo Lanci,
Massimo Longoni, Niccolò Volpati

SEGRETERIA DI REDAZIONE//Editorial assistant
redazione@barcheisp.it

EDITORE//Publisher
International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda,
T. + 39 0362 344140, F. + 39 0362 73790
redazione@barcheisp.it

STAMPA//Printing
International Sea Press srl

ON LINE
Barche www.barchemagazine.com

CONFINDUSTRIA NAUTICA
ICOMIA
CONFINDUSTRIA
MEDIA PARTNER YACHT CLUB PORTO ROTONDO

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ//Advertising
International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda
T. + 39 0362 344140
b.borgonovo@barcheisp.it, a.tonelli@barcheisp.it

Gian Marco Lari
T. +39 0773 742260 M. +39 335 6268932
m.lari@barcheisp.it

Giovanni Berruti
M. +39 337 254344
g.berruti@barcheisp.it

Concessionaria per il Principato di Monaco e la Costa Azzurra
//Advertising for Principality of Monaco and Côte d'Azur
INVESTOR MEDIA MONACO Sarl
Andrea Dini a.dini@barcheisp.it

DISTRIBUZIONE//Distribution
Press-di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. -
Via Cassanese 224, 20090 Segrate (MI)

DISTRIBUZIONE ESTERO//Sole Agent for Distribution Abroad
JOHNSONS INTERNATIONAL NEWS ITALIA srl
Via Valparaiso, 4 - 20144 MILANO

UFFICIO ABBONAMENTI
Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140
Abbonamento annuo € 75; abbonamento estero € 175 Europa; € 210 resto del mondo; un numero € 7,00; arretrati € 12. Pubblicazione mensile registrata al Tribunale di Milano in data 05/04/2004 al n. 233/2004. Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione se non autorizzata per iscritto. Printed in Italy. Iscrizione ROC 34967 del 17/09/2020.
How to subscribe - Subscription: International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17 - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140. Subscription rates (one year): Italy € 75,00 - Europe € 175,00 - all over the world € 210,00. Published monthly. All rights reserved: reproduction in whole or in a part of any article without prior written permission from the publisher is strictly prohibited. Printed in Italy.

Questo numero è stato chiuso in Redazione il 3 gennaio 2025.
This issue ended on 3rd January 2025.

Manoscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Gli articoli firmati sono la libera espressione degli Autori e non rispecchiano necessariamente la linea editoriale del giornale.
Even if not published, handwritten manuscripts and pictures cannot be returned. The signed articles are the free expression of the writers and do not necessarily reflect the editorial policy of the magazine.

TALÉO™
The beauty of connectivity.
COMPLIANT WITH
STARLINK & 5G
A TECHNOLOGY AND DESIGN SOLUTION
FOR THE INTEGRATION OF STARLINK
AND THE NEXT GENERATION
OF 5G CONNECTIVITY
nicolabiagini.it

Taleo is a patented product of HYDRA MONACO

Taléo, Terrestrial Antenna Low Earth Orbit, is a new dome concept that **integrates 5G and Starlink technologies** in a single innovative and functional structure.

This solution marks a turning point in on-board connectivity by significantly **improving Internet performance**.

With its lightweight construction, minimalist design and advanced technical features, it redefines the way the maritime industry communicates with land.

The Gammalta Group, specialised in the distribution of premium marine entertainment brands, has signed a commercial partnership with Hydra Monaco for the distribution of Taléo, exclusively for the Italian, Dutch and English markets.

gammaltagroup
The Added Value

Distributed by: **Gammalta Group S.r.l.**
Via Enrica Calabresi, 14 - 56121 - Pisa - Italy - Ph: +39 0502201042
info@gammalta.it - www.gammalta.it - facebook.com/Gammalta

CHOOSE YOUR **OWN COURSE**

www.sirenayachts.com

48 / 48 COUPE / 60 / 68 / **78** / 88 RPH / 118

SIRENA YACHTS

CUSTOM LINE

Navetta 33

ITALIAN YACHT STORE

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTIYACHTS

PERSHING

itama

CUSTOM LINE

www.italianyachtstore.com
info@italianyachtstore.com
+39 049 9450555

DINING **GIORGETTI**

La zona dining firmata Giorgetti si caratterizza per il tavolo *Mistral* e per la sedia *Plume* disegnati da Dainelli Studio. Lo stile essenziale e contemporaneo delle nuove proposte trasforma l'ambiente in uno spazio accogliente e sofisticato. Ogni elemento, realizzato con materiali pregiati, selezionati per la loro bellezza intrinseca e per l'eccellente resa estetica, è rifinito con una cura maniacale per i dettagli.

DINING **GIORGETTI**

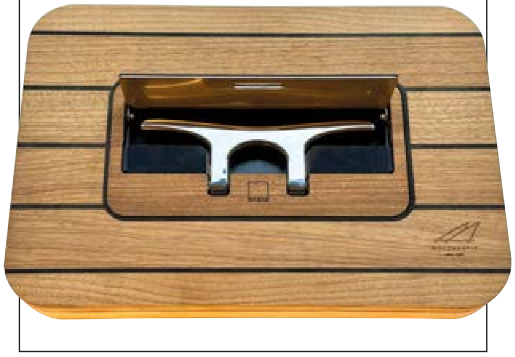
The dining area, designed by Giorgetti, features the *Mistral* table and *Plume* chair by Dainelli Studio. The new proposals' essential and contemporary style transforms the environment into a welcoming and refined space. Each element, made of precious materials chosen for their intrinsic beauty and excellent aesthetics, is finished with painstaking attention to detail.

Sunseeker International ha presentato al boot Düsseldorf la nuova versione del *Manhattan 68*. Gli interni sono firmati dal team di Design Unlimited. Lungo 21,21 metri, ha un baglio di 5,26 e un'immersione sotto le eliche di 1,63 metri. Grazie a due Man di 1.200 cavalli ciascuno ha una velocità massima di circa 32 nodi.

Sunseeker International launched the new version of the Manhattan 68 *at the Boot in Düsseldorf. The Design Unlimited team designed the interior. The boat is 21.21 metres long, has a beam of 5.26 metres, and has a draught under the propellers of 1.63 metres. Thanks to two 1,200-horsepower MAN engines, it can reach a top speed of around 32 knots.*

La bitta *Nomen Cleat IV* è stata sviluppata per soddisfare le esigenze degli yacht moderni. Sulle piattaforme mobili o i garage delle barche la bitta offre una soluzione funzionale scomparendo a filo coperta.

The Nomen Cleat IV *has been developed to meet the needs of modern yachts. By disappearing flush with the deck, the bollard offers a functional solution on mobile platforms or boat garages.*



CRANCHI®
Boatbuilder since 1870
SESSANTADUE 62
L'ESSENZA DI UN FLYBRIDGE
SCOPRI DI PIÙ

Photo by Andrea Muscatello

NUOVI MODELLI

67 sessantasette CORSA

62 sessantadue

DUBAI INTERNATIONAL BOAT SHOW
19-23 febbraio 2025

BASE NAUTICA - Latina - Tel 0773 250411 I Marina di Nettuno (Roma) - Tel 335 7638172 - info@basenautica.it **CENTRO NAUTICO IDEA VERDE** - Mesagne (BR) - Tel 0831 738637 - info@nauticaideaverde.it **ITALIAN DEALER** - Clusane d'Iseo (BS) - Tel 030 9829170 I Varazze (SV) - Tel 392 9706572 I Rimini Tel 335 1626600 I Falconara Marittima (AN) - Tel 335 561 3687 I San Lorenzo al Mare (IM) - Tel 335 162 6600 sales@italiandealer.it I **MONIGA PORTO NAUTICA** - Moniga del Garda (BS) - Tel 0365 671022 info@monigaporto.it I **NAUTICA BEGO** - Verbania (VB) - Tel 0323 404544 - info@nauticabego.com **NAUTICA SUD** - Castellammare di Stabia (NA) - Tel 081 8717166 - info@nauticasud.it I **NS NAUTICARAVANS** Vadue di Carolei (CS) - Tel 0984 624398 - info@nsnauticaravans.com I **ORAM** - Catania - Tel 095 491123 info@nauticaoram.it I **PAGLIARINI INTERNATIONAL BOATS** - Cremona - Tel 0372 432548 I La Spezia Tel 329 2143643/42 - info@pagliarini.it

RICHIEDI IL FAST PASS
Registrati per accedere al nostro stand a Dubai

www.cranchi.com
Visita il nostro sito e scopri
le esclusive collezioni Cranchi Yachts

Powered by VOLVO PENTA Raymarine GARMIN DISEGNO ITALIANO Made in Italy

Il design contemporaneo e razionale degli arredi *Allaperto*, disegnati per Ethimo da Matteo Thun e Antonio Rodriguez, è ideale per arredare gli spazi esterni in cui trascorrere i momenti centrali delle giornate assolate e in cui frammenti di paesaggio entrano come un suggestivo ritratto della natura.

The contemporary and rational design of the Allaperto *furniture by Matteo Thun and Antonio Rodriguez for Ethimo is ideal for furnishing outdoor spaces, where you can enjoy the key moments of sunny days and where landscape fragments suggestively paint a portrait of nature.*

DRAGONFLY BY LÜRSSEN

Costruito da Lürssen, ha linee esterne di Germán Frers. Gli spazi interni ed esterni sono stati curati da Nauta Design. Peter Lürssen ha dichiarato: *"È uno yacht grande e potente che può navigare in modo efficiente ovunque nel mondo, dotato di un sistema di propulsione ibrida diesel-elettrica altamente efficiente".*

DRAGONFLY BY LÜRSSEN

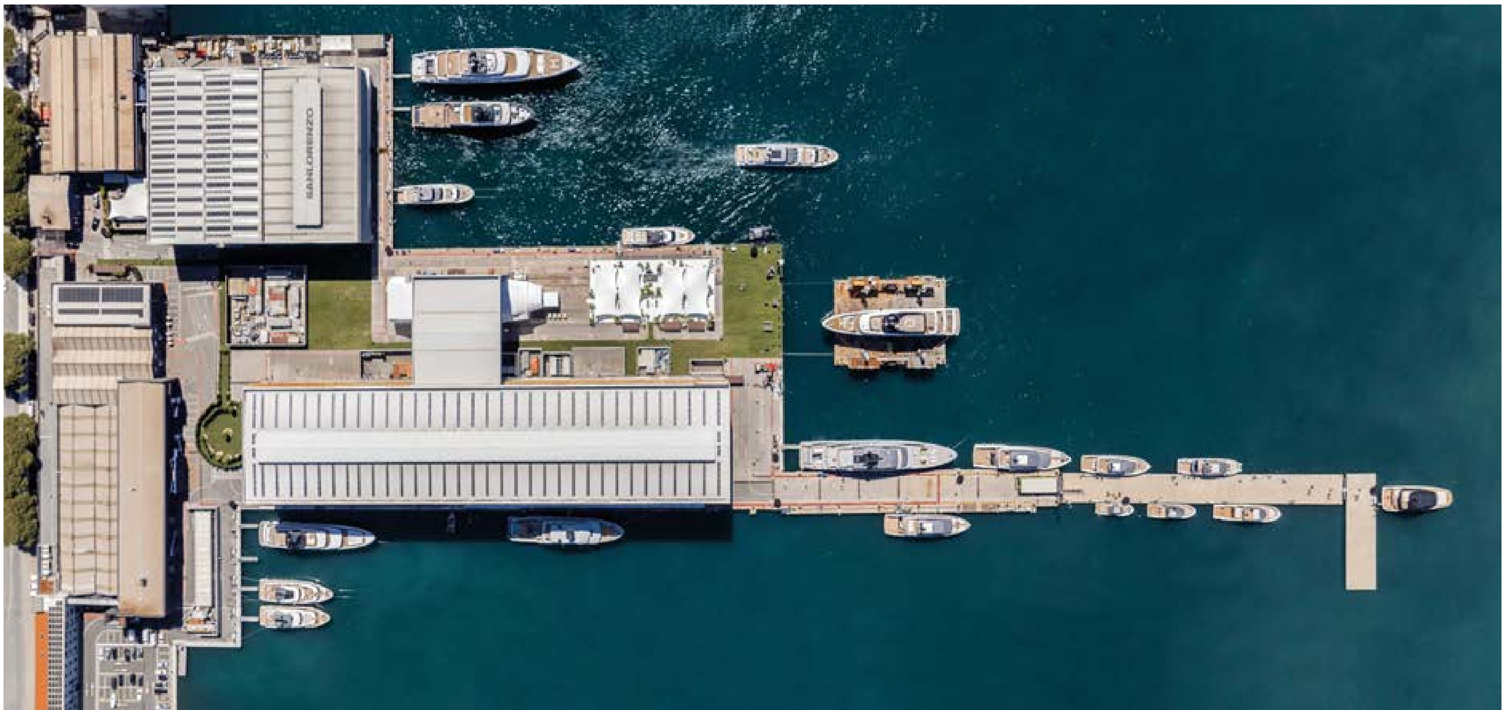
Built by Lürssen, the exterior lines are by Germán Frers. The interior and exterior have been designed by Nauta Design. Peter Lürssen said: *"This is a large and powerful yacht able to sail efficiently anywhere in the world and equipped with a highly efficient diesel-electric hybrid propulsion system".*

SANLORENZO NEW CORPORATE STRUCTURE

TOMMASO VINCENZI GESTIRÀ LE BUSINESS UNIT YACHT E SUPERYACHT, VINCENZO SORIA ASSUME IL RUOLO DI CHIEF SALES OFFICER, LA DIREZIONE GENERALE CORPORATE È AFFIDATA A PIER FRANCESCO ACQUAVIVA.

SANLORENZO'S NEW CORPORATE STRUCTURE

TOMMASO VINCENZI WILL BE IN CHARGE OF THE YACHT AND SUPERYACHT BUSINESS UNITS, VINCENZO SORIA TAKES ON THE ROLE OF CHIEF SALES OFFICER, AND PIER FRANCESCO ACQUAVIVA WILL BE IN CHARGE OF GENERAL MANAGEMENT.



ST550

A NEW ERA OF LUXURY

FIND YOUR LOCAL DEALER

INVICTUS
YACHT

INVICTUSYACHT.COM

KAIROS 80 BY PININFARINA

Kairos 80 è stato disegnato da Pininfarina per la collezione Simply Custom di Oceanco. Questa è stata creata per fornire ispirazione ad uno spettro completo di gusti e stili di vita, con un profondo apprezzamento per il modo in cui gli armatori di oggi vogliono trascorrere il loro tempo a bordo.

Pininfarina has designed the *Kairos 80* for Oceanco's Simply Custom collection. This was created to inspire a wide range of tastes and lifestyles, with a deep understanding of how today's owners want to spend their time on board.

NEOM BY LUCA DINI

Sindalah Island, meta esclusiva nel Mar Rosso, è destinata a diventare una delle location più ambite a livello internazionale. L'autore del masterplan e dell'intero design di Sindalah Island per Neom è Luca Dini Design & Architecture. L'isola, con un'estensione di 84 ettari, ospiterà tre hotel a cinque stelle dotati di oltre 550 camere, oltre a ville e appartamenti.

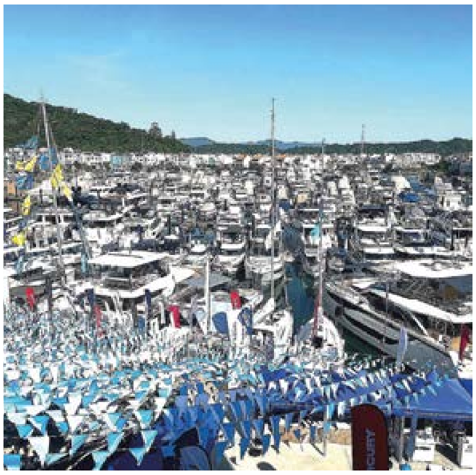
NEOM BY LUCA DINI

Sindalah Island, an exclusive destination in the Red Sea, is destined to become one of the most sought-after locations in the world. Luca Dini Design & Architecture designed the master plan and was responsible for the overall design of Sindalah Island for Neom. The 84-hectare island will be home to three five-star hotels with over 550 rooms, villas, and apartments.

HONG KONG BOAT SHOW

La 25esima edizione dell'Hong Kong International Boat Show si è conclusa con una risposta positiva sia da parte degli espositori, sia dei visitatori.
50 le imbarcazioni esposte provenienti da Italia, Francia, Finlandia, Spagna, Regno Unito, Stati Uniti e Cina.
L'evento di quattro giorni ha attirato circa 5.000 visitatori.

*The 25th Hong Kong International Boat Show closed with a positive response from exhibitors and visitors.
Fifty boats from Italy, France, Finland, Spain, the UK, the USA, and China were displayed during the four-day event, which attracted around 5,000 visitors.*



M6/LUXE

Audio straordinario e stile raffinato per le Imbarcazioni più esclusive
grazie a speaker e subwoofer nautici della serie M6 di JL Audio

JL AUDIO®
A Garmin Brand
How we play.®

© 2025 JL AUDIO, Inc. "How we play", "JL Audio" e il logo JL Audio sono marchi registrati di Garmin.

Himacs è stato utilizzato nel progetto di una casa privata a Susteren, in Olanda, per le superfici delle due isole a "L" che formano la struttura centrale della cucina progettata dallo studio di design Opstals Interieurmakers.

Himacs has been used in the design of a private home in Susteren, the Netherlands, for the surfaces of the two L-shaped islands that form the central structure of the kitchen designed by Opstals Interieurmakers.

FRAUSCHER AND PORSCHE

Frauscher x Porsche 850 Fantom è stato presentato al boot di Düsseldorf. Si tratta di una versione runabout classica con ponte di prua chiuso e cabina. La propulsione, completamente elettrica, è la stessa della Porsche *Macan Turbo*. Il prezzo base è di 572.934 euro. Il marchio austriaco è rappresentato in Italia dal Cantiere Nautico Feltrinelli.

FRAUSCHER AND PORSCHE

The *Frauscher x Porsche 850 Fantom* was presented at the Boot in Düsseldorf. It is a classic runabout version with a closed foredeck and cabin. The all-electric powertrain is the same as the Porsche *Macan Turbo*. The base price is 572,934 euros. The Austrian brand is represented in Italy by Cantiere Nautico Feltrinelli.

AZIMUT BENETTI GROUP AND OGYRE

AZIMUT BENETTI GROUP E OGYRE SIGLANO UNA PARTNERSHIP FINALIZZATA ALLA RACCOLTA E SUCCESSIVO RECUPERO DELLA PLASTICA DAI MARI IN TRE CONTINENTI.

THE AZIMUT BENETTI GROUP AND OGYRE HAVE SIGNED A PARTNERSHIP AGREEMENT TO COLLECT AND RECYCLE PLASTIC WASTE FROM THE SEAS OF THREE CONTINENTS.

Dopo il *90 Gts*, Otam presenta altre due versioni con Hard-Top e con T-Top del suo 28 metri da oltre 45 nodi di velocità. La serie *90*, completamente customizzabile, è nata dalla collaborazione con Giuseppe Bagnardi dello studio BG Design Firm. Le linee d'acqua sono firmate da Umberto Tagliavini e Aldo Scorzoni di Marine Design & Services.

After the 90 Gts, *Otam has presented two more versions, Hard Top and T-Top, of its 28-metre yacht with a speed of over 45 knots. The* 90 *series, which can be fully customised, is the result of a collaboration with Giuseppe Bagnardi of BG Design Firm. Umberto Tagliavini and Aldo Scorzoni of Marine Design & Services were responsible for the waterlines.*

VERME
PROJECTS
YACHT ENGINEERING
A Successful Project is a perfect balance
of Beauty and Technics, not just stilish Lines.
LET US UNTANGLE YOUR DESIGN!

Il paguro eremita, ripreso da Giovanni Crisafulli per la categoria Contrasti, si è aggiudicato il primo premio nell'edizione 2024 di MyShot underwater photo contest, il concorso dedicato agli appassionati di fotografia subacquea organizzato sin dal 2005 da Zero Pixel.

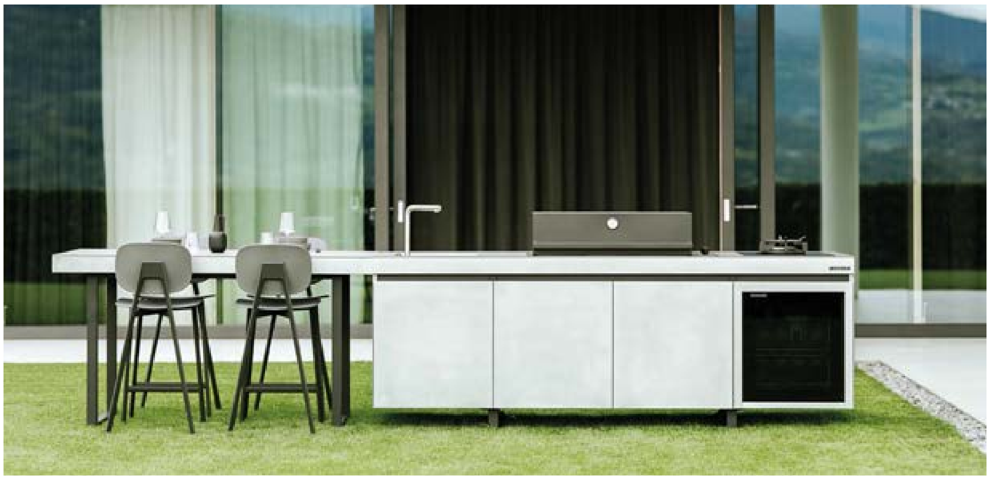
The hermit crab, photographed by Giovanni Crisafulli in the Contrasts category, won first prize in the 2024 edition of the MyShot underwater photography competition, which Zero Pixel has organised since 2005 and is dedicated to underwater photography enthusiasts.

BASTIANICH AND FÒGHER

Il brand bellunese Fògher – the outdoor kitchen, lancia il nuovo modello di cucine da esterno: *Joe Bastianich x Fògher*. La nuova cucina, in edizione limitata, è un invito a vivere gli spazi esterni in modo nuovo e coinvolgente, un luogo dove ogni pasto diventa un'occasione speciale per celebrare la vita e le proprie passioni.

BASTIANICH AND FÒGHER

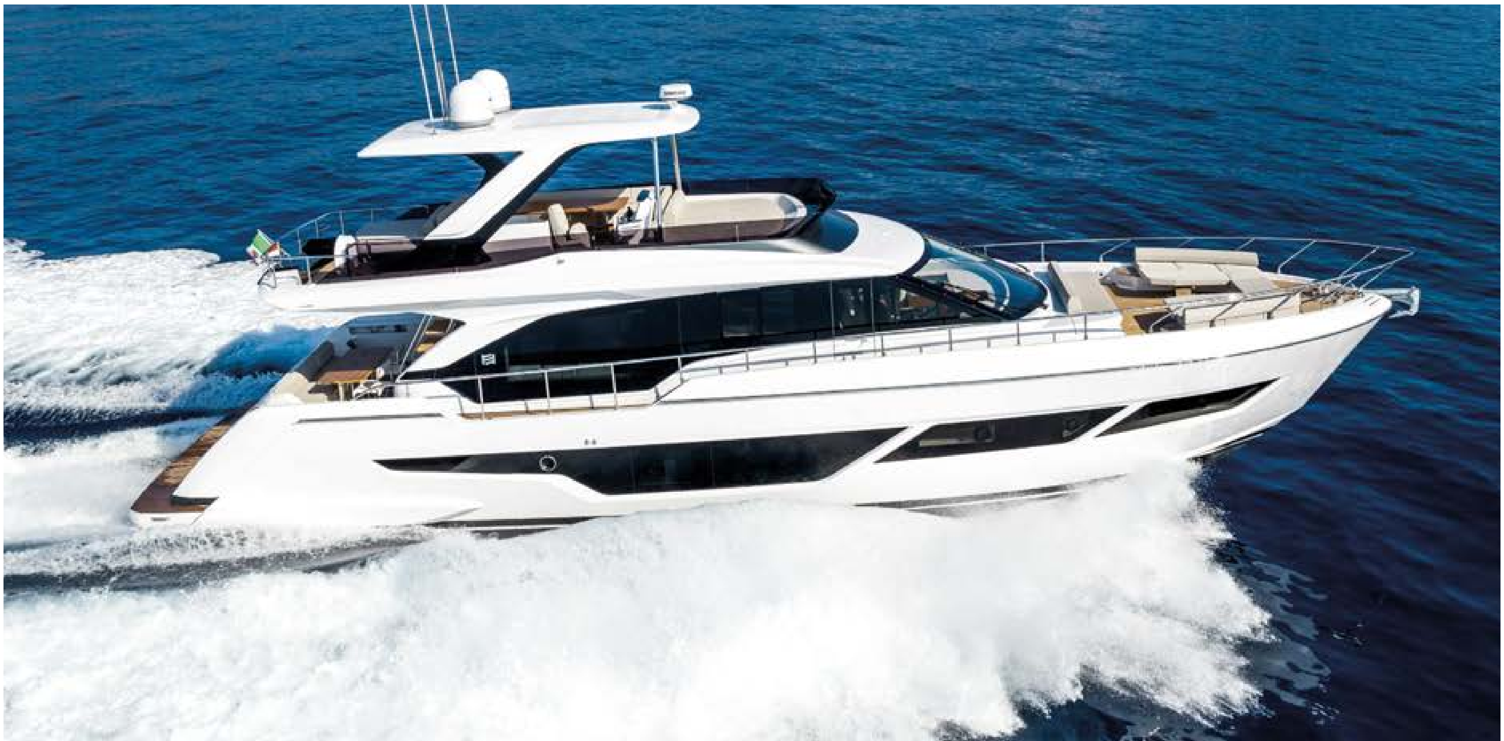
The Belluno brand Fògher - the outdoor kitchen - launches its new outdoor kitchen model: *Joe Bastianich x Fògher*. The new limited edition kitchen invites you to experience the outdoors in a new and exciting way, a place where every meal becomes a special occasion to celebrate life and one's passions.



FERRETTI YACHTS 670

FILIPPO SALVETTI FIRMA IL *FERRETTI YACHTS 670* INTRODUCENDO ELEMENTI INNOVATIVI A CONCLUSIONE DEL PERCORSO DI EVOLUZIONE DELLA GAMMA CON NUOVE SOLUZIONI DI LAYOUT. GLI INTERNI SONO DI IDEAEITALIA CHE PROPONE DUE DÉCOR: CLASSIC E CONTEMPORARY.

FILIPPO SALVETTI HAS DESIGNED THE *FERRETTI YACHTS 670*, INTRODUCING INNOVATIVE ELEMENTS TO CONCLUDE THE RANGE'S EVOLUTION WITH NEW LAYOUT SOLUTIONS. THE INTERIORS ARE BY IDEAEITALIA, WHICH OFFERS TWO DECORS: CLASSIC AND CONTEMPORARY.



PROVA IL PROGRAMMA ONLINE

MANUTENZIONE CHIARA SUZUKI

CHE TI MOSTRA IN ANTICIPO IL PREZZO DEL TAGLIANDO DEL TUO FUORIBORDO, COMPRENSIVO DEL COSTO DELL'OLIO E DELLA MANODOPERA.

APPROFITTA DELLA PROMOZIONE

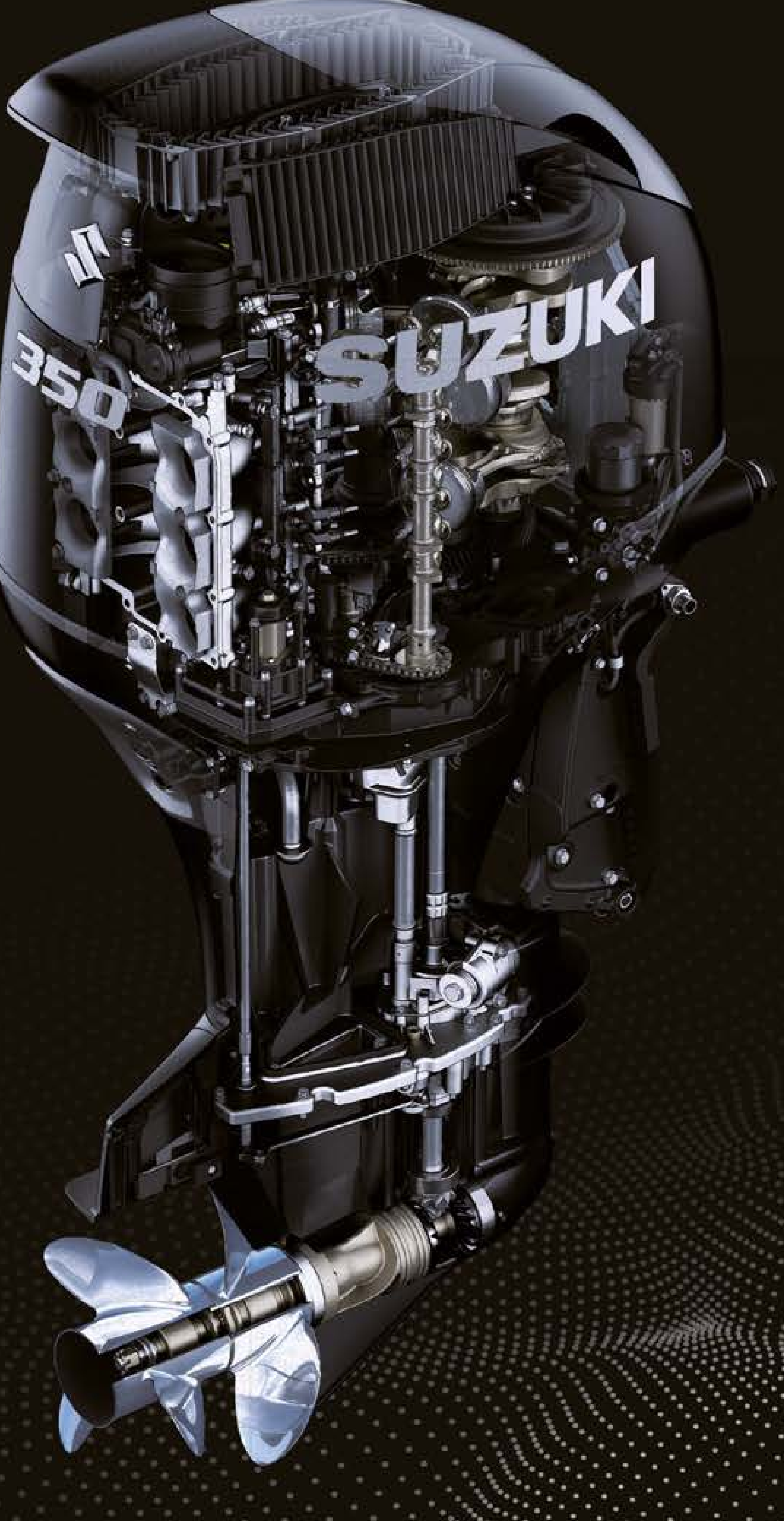
WINTER CARE SUZUKI

15% DI SCONTO SU TUTTI I RICAMBI ORIGINALI UTILIZZATI PER IL TAGLIANDO E 15% DI SCONTO SUI LUBRIFICANTI MOTUL PREVISTI PER LA MANUTENZIONE

OFFERTA VALIDA FINO AL 31/03/2025
Presso i concessionari aderenti all'iniziativa

In collaborazione con
MOTUL

SUZUKI



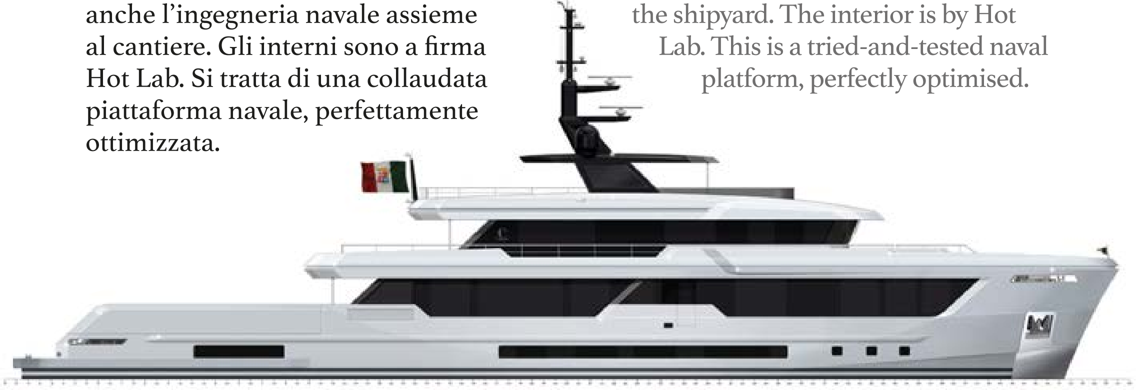
Segui Suzuki Italia Marine su marine.suzuki.it

COLUMBUS CROSSOVER 47

Columbus Yachts ha venduto il superyacht di 47 metri di lunghezza della linea *Crossover*. Costruito in acciaio con sovrastrutture in alluminio, ha un baglio massimo di 8,60 metri e un pescaggio di 3. Le linee esterne sono dello studio Hydro Tec che ne cura anche l'ingegneria navale assieme al cantiere. Gli interni sono a firma Hot Lab. Si tratta di una collaudata piattaforma navale, perfettamente ottimizzata.

COLUMBUS CROSSOVER 47

Columbus Yachts has sold the 47-metre *Crossover* superyacht. Built in steel with aluminium superstructures, this yacht has a maximum beam of 8.60 metres and a draught of 3. The exterior lines are by Hydro Tec, which also handles naval engineering in conjunction with the shipyard. The interior is by Hot Lab. This is a tried-and-tested naval platform, perfectly optimised.



Brabbu ha arredato un appartamento parigino che incarna l'eleganza senza tempo di un design che fonde l'estetica classica con il lusso delicato, affidandosi a principi di simmetria, proporzione e dettagli raffinati per creare una miscela di vita contemporanea e bellezza senza età.

Brabbu has furnished a Parisian apartment that embodies the timeless elegance of a design that combines classic aesthetics with subtle luxury. The apartment relies on principles of symmetry, proportion, and refined details to create a blend of contemporary living and timeless beauty.

THE ART OF SAILING BY BAGLIETTO

IL VOLUME *BAGLIETTO: DAL 1854 L'ARTE DI NAVIGARE*, A CURA DI ANTONIO MACALUSO, REALIZZATO PER CELEBRARE I 170 ANNI DEL CANTIERE, È STATO PRESENTATO UFFICIALMENTE ALLA LIBRERIA RIZZOLI IN GALLERIA VITTORIO EMANUELE A MILANO.

BAGLIETTO: DAL 1854 L'ARTE DI NAVIGARE, EDITED BY ANTONIO MACALUSO AND PUBLISHED TO CELEBRATE THE 170TH ANNIVERSARY OF THE SHIPYARD, WAS OFFICIALLY PRESENTED AT THE RIZZOLI BOOKSHOP IN THE GALLERIA VITTORIO EMANUELE IN MILAN.

NUMARINE *37XP OCULUS*

Hot Lab ha realizzato il progetto degli interni del superyacht Numarine *37XP*. Ömer Malaz, Presidente di Numarine, ha commentato: *"Abbiamo creato uno yacht che rispetta la sua essenza avventurosa offrendo allo stesso tempo un comfort senza pari"*.

Hot Lab has designed the interior of the Numarine *37XP* superyacht. Ömer Malaz, President of Numarine, commented: *"We have created a yacht that respects its adventurous essence while offering unparalleled comfort"*.

BWA Sport 30' GTO

Massima vivibilità nel comfort più completo, dettagli moderni e accurati, prestazioni straordinarie: il nuovo **BWA Sport 30 GTO** è un capolavoro.

With maximum livability, complete comfort, meticulous modern details, and outstanding performance, the new **BWA Sport 30 GTO** is a true masterpiece.

BWA
SPIRITO ITALIANO

www.bwa.it

Draga Obradovic e Aurel K. Basedow hanno presentato a Miami il quadro *AKB_23_101* e la poltrona *Aries*, in edizione limitata di 8 pezzi, che si distingue per l'uso di tessuti che evocano le complesse stratificazioni pittoriche delle opere di Aurel. I tratti e le trame di questo jacquard si concretizzano in superfici tattili, conferendo alla seduta una insolita qualità immersiva.

In Miami, Draga Obradovic and Aurel K. Basedow have presented the painting AKB_23_101 *and the* Aries *armchair in a limited edition of 8 pieces. The armchair is characterised by fabrics that evoke the complex pictorial layering of Aurel's works. The strokes and textures of this jacquard materialise in tactile surfaces, giving the seat an unusual immersive quality.*

WIDERCAT 76

WiderCat 76, attualmente in costruzione nel cantiere di Fano, è stato disegnato da Luca Dini Design & Architecture in collaborazione con il Wider Centro Stile. Grazie a due motori FPT da 456 *kW* ciascuno, insieme a un pacco batterie, è in grado di navigare a una velocità massima di 13 nodi e di rimanere all'ancora per un massimo di 9 ore senza l'uso dei motori.

WIDERCAT 76

The *WiderCat 76*, currently under construction at the Fano shipyard, was designed by Luca Dini Design & Architecture in collaboration with the Wider Stile Center. Thanks to two FPT engines of 456 *kW* each and a battery pack, it can sail at a maximum speed of 13 knots and remain at anchor for up to 9 hours without using the engines.

AUTOSTRADE AND MAXXI

A CENTO ANNI DALLA COSTRUZIONE DELLA PRIMA AUTOSTRADA ITALIANA, IL MAXXI RACCONTA UN SECOLO DI VIAGGI CON *ITALIA IN MOVIMENTO. AUTOSTRADE E FUTURO.* LA MOSTRA È CURATA DA PIPPO CIORRA E ANGELA PARENTE.

ONE HUNDRED YEARS AFTER THE CONSTRUCTION OF ITALY'S FIRST MOTORWAY, THE MAXXI RECOUNTS A CENTURY OF TRAVEL WITH *ITALY IN MOTION: MOTORWAYS AND FUTURE*. THE EXHIBITION IS CURATED BY PIPPO CIORRA AND ANGELA PARENTE.

CLUSTER MONACO

Cluster Yachting Monaco, in occasione dell'Assemblea Generale allo Yacht Club de Monaco, ha delineato l'agenda per il 2025 e formato gruppi di lavoro per affrontare argomenti chiave, tra cui la transizione energetica, la conformità KYC e lo sviluppo di Monaco.

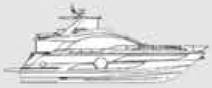
Cluster Yachting Monaco, at its General Assembly at the Yacht Club de Monaco, outlined its agenda for 2025 and formed working groups to address key issues such as energy transition, KYC compliance and the development of Monaco.

AICON
YACHTS

WINNER 2024 WORLD YACHTS TROPHIES
BEST PERFORMANCE
2024
WORLD YACHTS
TROPHIES
23rd edition
MERCURY
AUDACE

CUSTOMIZING DREAMS
www.aiconyachts.com

Audace
50



68

Vivere
80

100

BAGLIETTO T60

Venduto il secondo esemplare di *Baglietto T60*, disegnato da Francesco Paszkowski Design, che con Margherita Casprini curerà anche gli interni. L'acquisizione della commessa è stata realizzata grazie alla fattiva collaborazione con il broker Manuele Thiella di Royal Yacht International.

The second example of the *Baglietto T60*, designed by Francesco Paszkowski Design, who, together with Margherita Casprini, will also be responsible for the interior, has been sold. The order was acquired thanks to the active collaboration of broker Manuele Thiella of Royal Yacht International.

AIATA AND ANADOLU

Anadolu Group, uno dei conglomerati industriali più grandi della Turchia, annuncia il lancio ufficiale di AIATA, un nuovo marchio di yacht. Il primo modello ad essere rivelato è il walkaround *Wayfinder 38*. I progetti sono firmati da Navia Design, azienda co-fondata da Jarkko Jämsén, specializzata nella costruzione di robot marini, barche e navi da crociera e yacht di lusso.

AIATA AND ANADOLU

Anadolu Group, one of Turkey's largest industrial conglomerates, announces the official launch of AIATA, a new yacht brand. The first model to be unveiled is the *Wayfinder 38* walkaround.
The designs are by Navia Design, a company co-founded by Jarkko Jämsén, which specialises in building marine robots, cruise ships and luxury yachts.

Saim Marine presenta *Zipwake PRO*, upgrade per tutti i sistemi della gamma. Cinque volte più reattivo ai comandi e particolarmente preciso, assicura l'assetto ottimale della barca. Ideale per imbarcazioni da 20 a 100 piedi, per nuove installazioni e per upgrade dei modelli Zipwake già installati a bordo.

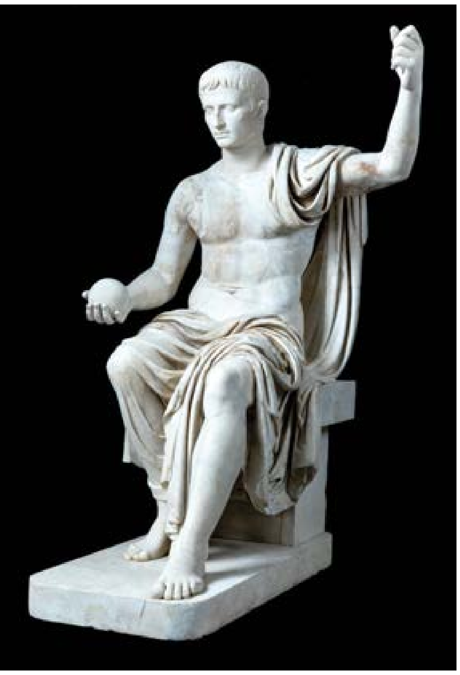
Saim Marine has presented Zipwake PRO, *an upgrade for all systems in the range. Five times more responsive and accurate, it ensures optimum boat trim. Ideal for boats from 20ft to 100ft, new installations and upgrades to existing Zipwake models.*

ZIPWAKE
ZIPWAKE
ZIPWAKE
ZIPWAKE
750 S
600 S
450 S
300 S

Bach table | **Queen** chairs | **Spark** lamps

bontempi.it

BONTEMPI
CASA



La Fondazione Torlonia ha presentato le sue attività in Italia e all'estero, un tour di mostre internazionali, una nuova mostra negli spazi dell'Antiquarium di Villa Albani, la catalogazione e il restauro della Collezione e l'apertura agli addetti ai lavori dei laboratori di restauro. Carlo Gasparri è il nuovo coordinatore scientifico della Fondazione.

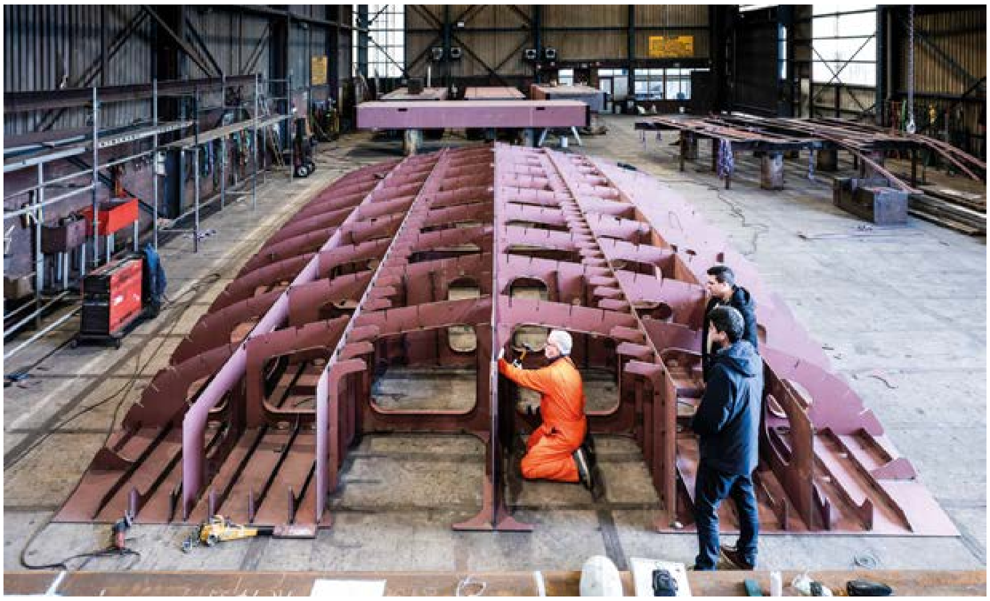
The Torlonia Foundation has presented its activities in Italy and abroad, a tour of international exhibitions, a new exhibition in the rooms of the Antiquarium of Villa Albani, the cataloguing and restoration of the collection and the opening of the restoration workshops to professionals. Carlo Gasparri is the new scientific coordinator of the Foundation.

GRACE 50 METER

Heesen Yachts annuncia la posa della chiglia del *Project Grace*, 50 metri Steel FDHF. Tutti gli scafi in acciaio Heesen sono saldati fuori sede per evitare la contaminazione incrociata con la produzione di alluminio. Heesen ha una partnership di lunga data con il cantiere navale Talsma in Frisia.

GRACE 50 METER

Heesen Yachts has announced the keel laying of *Project Grace*, a 50-metre steel FDHF. All Heesen steel hulls are welded off-site to avoid cross-contamination with aluminium production. Heesen has a long-standing partnership with the Talsma shipyard in Friesland.



ATTITUDE AMER 120 BY LUXURY PROJECTS

LUXURY PROJECTS SVELA GLI INTERNI DI *ATTITUDE*, SUPERYACHT NUMERO 14 DELLA SERIE AMER 120' COSTRUITA DA PERMARE. GLI ESTERNI SONO DISEGNATI DA ANDREA RAMASCO CON ARCHITETTURA NAVALE DI MASSIMO VERME.

LUXURY PROJECTS HAS UNVEILED THE INTERIOR OF *ATTITUDE*, SUPERYACHT NUMBER 14 IN THE AMER 120' SERIES BUILT BY PERMARE. THE EXTERIOR WAS DESIGNED BY ANDREA RAMASCO, WITH NAVAL ARCHITECTURE BY MASSIMO VERME.

BMA
CUORE ITALIANO

BMA X299
HONDA

LUNGHEZZA F.T.
9,10 m

LARGHEZZA F.T.
2,90 m

POSTI LETTO
4

ALTEZZA CABINA
2,05 m

BMA X299

Spaziosa e super accessoriata, accogliente sotto coperta, sicura e confortevole in tutte le condizioni: **BMA X299**, la barca da vivere tutto l'anno.

Spacious and fully equipped, cozy below deck, safe and comfortable in all conditions: the **BMA X299**, the boat to enjoy all year round.

www.bmaboats.com

INTERNATIONAL BOAT SHOW Miami	12/02 16/02	SECTOR ONE HERALD PLAZA	STAND H574
INTERNATIONAL BOAT SHOW Palm Beach	19/03 23/03	SECTOR MEYER AMPHITHEATER TENT	STAND MA45
ELECTRIC & HYBRID MARINE Expo - Amsterdam	24/06 26/06	HALL 8	STAND 7030

Experience your boat
from a new perspective.

Mase marine generators: innovation focused on sustainability.

A new way of perceiving innovation with Mase is possible. Because for us progress starts from the point of view of the sea. That's why we design many solutions to satisfy all your senses.

IF SEA COULD TALK,
IT WOULD SAY MASE.

A wide range of products to have
a complete vision of your navigation.

Visit our web site

mase
GENERATORS
Believing in change.

MATTEOFARNE.it

L'acquisto di yacht

Purchase of yachts

NON SONO ISOLATI I CASI IN CUI GLI ARMATORI DECIDONO DI ACQUISTARE YACHT DA DESTINARE ALL'USO PERSONALE PROPRIO E DELLA PROPRIA FAMIGLIA MEDIANTE UNA SOCIETÀ SEMPLICE

IT IS NOT UNUSUAL FOR YACHT OWNERS TO PURCHASE YACHTS FOR THEIR PERSONAL USE AND THAT OF THEIR FAMILIES THROUGH A SIMPLE PARTNERSHIP

by Berardo Lanci*

La società semplice rappresenta una delle società di persone previste dal codice civile, caratterizzata dal fatto di non essere ammessa allo svolgimento di attività commerciale ovvero d'impresa. Quello che al riguardo ha sollevato perplessità da parte di alcuni operatori del settore è l'aspetto fiscale e, in particolare, la preoccupazione che l'utilizzo dello yacht per scopi personali del socio della società semplice potesse rendere applicabile la disposizione di cui all'art. 67, comma 1, lett. h-ter, del Testo unico delle imposte sui redditi, a norma del quale è tassabile in quanto "reddito diverso" la concessione in godimento di beni dell'impresa a soci o familiari dell'imprenditore. Detta disposizione è stata introdotta al fine di attrarre a tassazione in capo al socio l'utilizzo per scopi personali dei beni dell'impresa.
La tesi da qualcuno sostenuta è stata quindi quella di rendere applicabile la norma testé citata anche nelle ipotesi di yacht acquistati mediante società semplici.
In realtà, l'esclusione di questo rischio risulta dalla medesima disposizione che, come ha ricordato anche l'Agenzia delle Entrate (fra tante, la Circolare n. 26/E del 2012), trova applicazione nell'ipotesi in cui il soggetto concedente sia rappresentato da imprenditore individuale, società di persone (società in nome collettivo e società in accomandita semplice), società di capitali (società per azioni, società a responsabilità limitata, società in accomandita per azioni), società cooperative, stabili organizzazioni di società non residenti, enti privati di tipo associativo limitatamente ai beni relativi alla sfera commerciale.
Non rientrando in questo elenco le società semplici – in quanto non sono ammesse allo svolgimento di attività di natura commerciale - si deve ritenere che alle stesse non sia applicabile la disposizione di cui all'art. 67 del TUIR sopra citata.
Tale lettura peraltro è stata recente confermata anche dalla Corte di Cassazione che, con la sentenza n. 17441 del 2024, ha ribadito che la peculiarità della società semplice, che non è ammessa allo svolgimento di attività di impresa, la esclude dall'ambito di applicazione della norma sopra citata.
Risulta interessante peraltro fare una riflessione in merito al trattamento IVA delle società semplici, nelle ipotesi

Berardo Lanci
VAM Tax & Corporate Firm

Mobile: +39 347 3441141
T. + 377 643919404
E-mail: berardo.lanci@vam-lawtax.com

L'Avvocato Berardo Lanci è partner dello Studio VAM Tax&Corporate Firm, che aderisce al network internazionale VAM – Valuable Assets Management. L'Avvocato Berardo Lanci – che all'interno dello Studio ricopre anche il ruolo di responsabile del dipartimento Yachting & Aviation – vanta tra le proprie aree di specializzazione un'esperienza ventennale nell'ambito della tassazione della nautica da diporto, maturata sia prestando assistenza consulenziale sia rappresentando e difendendo i propri clienti davanti agli organi dell'amministrazione finanziaria e della giustizia tributaria.

Berardo Lanci is a partner of VAM Tax&Corporate Firm, which is a member of the international network VAM - Valuable Assets Management. Berardo Lanci - who is also the head of the Yachting & Aviation department within the firm - can boast 20 years of experience in the field of yachting taxation, which he gained both by providing consultancy assistance and by representing and defending his clients before the tax administration and tax courts.

in cui le stesse abbiano come oggetto esclusivo o principale la detenzione e gestione di beni. In questo caso, infatti, sebbene dotate di un numero di partita IVA, si ritiene che le società semplici non svolgano attività rilevante ai fini IVA. Pertanto, l'acquisto di uno yacht deve essere trattato alla stregua di quello effettuato da una persona fisica al di fuori dell'attività di impresa, arte o professione, ivi inclusa la possibilità di applicare la disposizione relativa al noleggio a lungo termine (art. 7-sexies, comma 1, lett. e-bis, del DPR n. 633/1972) in base alla quale l'IVA è applicata ai canoni di leasing in misura proporzionale all'utilizzo dello yacht medesimo nelle acque unionali.

The simple partnership is one of the partnerships provided for in the Civil Code, characterised by the fact that it is not allowed to engage in commercial or business activities.
What has raised some perplexity on this point on the part of some operators in the sector is the tax aspects and, in particular, the concern that the use of the yacht for the personal purposes of the partner of the simple partnership could make the provision of Article 67, paragraph 1, letter h-ter, of the Income Tax Code applicable, under which the granting of the use of business assets to partners or family members of the entrepreneur is taxable as "other income". This provision was introduced to tax the shareholder's use of business assets for personal purposes.
Some have argued, therefore, that the rule mentioned above should also apply to yachts purchased through simple partnerships. The exclusion of this risk results from the same provision, which, as also recalled by the Revenue Agency (Circular Letter No. 26/E of 2012, among others), is applicable in the hypothesis that the grantor is represented by individual entrepreneurs, partnerships (general and limited partnerships), corporations (joint-stock companies, limited liability companies, limited partnerships), cooperative societies, permanent establishments of non-resident companies, and private association-type entities limited to assets relating to the commercial sphere.
As simple companies are not included in this list—as they are not allowed to carry out commercial business activities—the provision of Article 67 of the TUIR mentioned above is not applicable to them.
This interpretation has also been recently confirmed by the Supreme Court of Cassation, which, in Judgement No. 17441 of 2024, confirmed that the peculiarity of the simple partnership, which is not allowed to carry out business activities, excludes it from the scope of the rule as mentioned above.
However, it is interesting to reflect on the VAT treatment of simple companies in cases where their exclusive or principal object is the holding and management of assets. In this case, although they have a VAT number, it is considered that simple partnerships do not carry out any activity relevant to VAT purposes. Therefore, the purchase of a yacht must be treated in the same way as the purchase of a yacht by an individual not engaged in a business, art or profession, including the possibility of applying the provision relating to long-term leasing (Article 7-sexies, paragraph 1(e-bis) of Presidential Decree No. 633/1972) under which VAT is applied to the leasing instalments in proportion to the use of the yacht in EU waters. ◣

GB
GRAND BANKS

GB54 GB60 GB62 GB85

AN INDUSTRY ICON
REVOLUTIONIZING
LONG RANGE CRUISING

Built using Grand Banks' proprietary V-Warp® Technology,
and inspired by dynamic success in the world of elite ocean yacht racing,
the Grand Banks 60 delivers unrivaled fuel efficiency and performance.

United States +31(0)515726681
GrandBanks.com

NEXT 285 LX

MADE IN ITALY
NEXT 285 LX
MERCURY

Style, greater interior volume and top performances. On board the NEXT 285 LX there is room for everything but compromise.

LENGHT	WIDTH	CAPACITY
8,80 m	2,85 m	10(B) - 12(C)

CAYMAN 45.0 CRUISER

Ranieri
INTERNATIONAL

ITALY MADE IN ITALY
MADE IN ITALY MADE

RANIERI INTERNATIONAL Motonautica F.lli Ranieri Srl | Soverato (CZ) - Italy - ranieri-international.com

With a length of 13.90 meters and a beam of 4.20 meters, Cayman 45.0 Cruiser offers spacious comfort for up to 16 guests.

LENGHT	WIDTH	CAPACITY
13,90 m	4,20 m	16 pax

Gallinea

componenti nautici

Gallinea investe nell'innovazione ricercando soluzioni supportate da una produzione tradizionale in grado di migliorarsi e di reinventarsi per essere più competitive e al passo con le esigenze della nautica moderna.

Gallinea
J1
J2
J3

Gallinea
componenti nautici
Via Giuseppe Perrucchetti, 4
25036 - S. Pancrazio di Palazzolo s/O - Brescia - Italy
Tel. +39.030.7480188 - Fax. +39.030.7386244
www.gallinea.it info@gallinea.it

Travels

Arcipelago delle meraviglie

Archipelago of wonders

NELL'IMMENSITÀ DELL'OCEANO INDIANO, A SUD-OVEST DELLO SRI LANKA, SI TROVANO LE 1.190 ISOLE DELL'ARCIPELAGO DELLE MALDIVE CHE RACCONTANO UNA STORIA MILLENARIA DI EQUILIBRIO TRA UOMO E NATURA: UN PATRIMONIO FRAGILE TRA TRADIZIONE E FUTURO

IN THE IMMENSITY OF THE INDIAN OCEAN, SOUTH-EAST OF SRI LANKA, ARE THE 1,190 ISLANDS OF THE ARCHIPELAGO OF THE MALDIVES THAT TELL A THOUSAND-YEAR-OLD STORY ABOUT THE BALANCE BETWEEN MAN AND NATURE: A FRAGILE HERITAGE BETWEEN TRADITION AND FUTURE

by Ornella D'Alessio

Con duecento isole abitate, le Maldive sono un microcosmo dove il tempo viene scandito dal ritmo dolce delle maree e dalla danza dei monsoni. Qui, a cavallo dell'Equatore, la temperatura si mantiene costante intorno ai 30 °C, creando un ambiente in cui la vita marina prospera in un'esplosione di colori: 187 specie di coralli creano architetture subacquee che ospitano 1.900 varietà di pesci, oltre a 400 specie di molluschi e a 350 di crostacei che popolano questi fondali. Il punto di approdo è Malé, capitale di soli 6 km² dove i grattacieli colorati si specchiano nell'oceano color acquamarina, raccontando la storia di un popolo in bilico tra tradizione e modernità. All'alba, quando il mercato del pesce prende vita, si svela l'anima autentica delle Maldive: tra i banchi, dove si sente parlare sia inglese sia dhivehi (la lingua maldiviana), il profumo del *mas huni* – piatto tradizionale dove il tonno affumicato incontra il cocco e il peperoncino – racconta la gastronomia locale. A pochi passi, la moschea *Hukuru Miskiiy* del 1658, costruita con la sapiente tecnica dell'incastro dei blocchi di corallo e decorata con preziosi intagli, insieme al suo minareto del 1675, testimonia l'arte architettonica che ha meritato il riconoscimento UNESCO nel 2008. Questi edifici, i più antichi di Malé, parlano di un tempo in cui l'uomo costruiva in armonia con l'ambiente circostante. Alle Maldive ogni atollo rivela un delicato equilibrio tra sviluppo e conservazione, basti pensare che il 99% della nazione è acqua e solo l'1% è rappresentato dalle isole. I resort, limitati per legge a uno per atollo e vincolati a non superare l'altezza della palma più alta, s'integrano nel paesaggio e sono i custodi di questa fragile bellezza. Dal *coral farming o gardening* alle politiche di preservazione avviate negli Anni '70, l'arcipelago affronta la sfida dei cambiamenti climatici con determinazione. *Hulhumalé* rappresenta la risposta più audace alla minaccia dell'innalzamento del mare: un'isola artificiale che, come un laboratorio a cielo aperto, sperimenta soluzioni sostenibili per il futuro. In questo Paese, il più piatto del pianeta che raggiunge al massimo 1,8 metri sul livello del mare, la sfida ambientale è un'opportunità di innovazione. Un breve volo in idrovolante rivela dall'alto un mosaico di blu, celeste e indaco che circonda isolotti dalle forme tondeggianti, dove la vegetazione tropicale abbraccia strutture turistiche pensate per rispettare l'ambiente. Qui ogni angolo racconta una storia di rispetto e adattamento al territorio. *"L'idea che le Maldive siano solo per* honeymooner *è ormai superata"*, afferma Ahmed Siyam Mohamed, visionario imprenditore che sta ridisegnando il volto dell'arcipelago. "*Vogliamo che queste isole siano inclusive per tutti: famiglie con bambini, gruppi di amici e, sempre più spesso di amiche, sportivi, amanti della natura"*. Il *Siyam World* (sunsiyam.com) rivela questa trasformazione con determinazione. Nella cantina sotterranea, dove le pareti di corallo ospitano etichette da ogni angolo del mondo – Giappone, India, Argentina, Nuova Zelanda o Libano – il sommelier locale racconta come sia cambiata la clientela: *"Non sono più solo coppie in luna di miele, ora organizziamo*

degustazioni per amici e intere famiglie”. All’alba, sulla spiaggia bianchissima, i cavalli del ranch attendono i primi cavalieri della giornata per una galoppata sull’arenile. Poco distante, un gruppo di adolescenti (ma anche di adulti) si prepara per una lezione di *mermaiding*, indossando code da sirena di varie dimensioni (secondo la taglia). *“È l’attività più richiesta”*, spiega Ali, istruttore di nuoto. *“Trasforma una semplice nuotata in un’avventura fiabesca e davvero divertente”*. Anche una semplice nuotata nelle acque calde e trasparenti riconcilia con la vita. E il ricordo di quella piacevolezza è indelebile. La pista di go-kart, la più grande delle Maldive,

Alle Maldive ogni atollo rivela un delicato equilibrio tra sviluppo e conservazione, basti pensare che il 99% della nazione è acqua e solo l’1% è rappresentato dalle isole.

Each atoll in the Maldives reveals a delicate balance between development and conservation. Suffice it to think that 99% of the nation is constituted by water and just 1% by the islands.

rompe definitivamente gli schemi del resort tropicale tradizionale. Ma è nella conservazione ambientale che il nuovo corso del turismo maldiviano trova la sua espressione più alta. *"Ogni ospite può diventare un guardiano dell'oceano"*, spiega la biologa marina Sarah Thompson, mentre guida un gruppo di turisti all'osservazione delle mante. I progetti di conservazione delle tartarughe marine e la riforestazione dei coralli vedono la partecipazione attiva degli ospiti, trasformando la vacanza in un'esperienza di consapevolezza ambientale. Anche nel vicino atollo di Baa, nel resort Irufushi (sunsiyam.com/sun-siyam-iru-fushi) è in corso la stessa rivoluzione verde. Il centro di ricerca marina è diventato un punto di riferimento internazionale, dove turisti e scienziati collaborano fianco a fianco. *"L'anno scorso abbiamo registrato un aumento del 40% nelle adesioni ai nostri programmi di conservazione"*, rivela il direttore del centro, al quale hanno collaborato anche un gruppo di studiosi dell'Università di Milano Bicocca. La sostenibilità qui non è uno slogan: pannelli solari, sistemi di desalinizzazione all'avanguardia e gestione innovativa dei rifiuti sono lo standard. Ma è soprattutto nel rapporto con le comunità locali che si misura il vero cambiamento. *"Il 70% del nostro personale proviene dalle isole vicine"*, spiega Mohammed Hassan, responsabile delle risorse umane. *"Offriamo programmi di formazione continua e opportunità di crescita professionale"*. Mentre il sole tramonta sulla laguna, uno squalo nutrice passa placido sotto una water villa. Dal ponte superiore, adulti e bambini si preparano per l'ultima discesa della giornata dallo scivolo blu. Le Maldive del XXI secolo sono divertimento e consapevolezza, lusso e sostenibilità, tradizione e innovazione.

With two hundred inhabited islands, the Maldives are microcosmos where time follows the gentle rhythm of the tides and the dance of the monsoons. Here, in a region straddling the Equator, the temperature stays constant around 30 °C all year, creating an environment where marine life thrives in an explosion of colours: 187 species of corals create underwater architectures that host 1,900 fish varieties, more than 400 species of molluscs, and 350 species of crustaceans that people these sea beds. The landing point is Malé, a capital with a surface area of just six km², whose colourful skyscrapers are reflected in the aquamarine-coloured ocean, conveying the story of a people in between tradition and modernity. At sunrise, when the fish market comes to life, the authentic soul of the Maldives is unveiled: among the stands, where you can hear people speak both English and Dhivehi (the local Maldive language), the scent of the *mas huni* – the traditional dish where smoked tuna meets coconut and chilli pepper – expresses the essence of the local gastronomy. Just a few steps away, the *Hukuru Miskiiy* mosque from 1658, built with the skilful technique of interlocking blocks of coral and decorated with elaborate carvings, together with its minaret from 1675, bears witness to the architectural art that earned UNESCO's acknowledgement in 2008.

In queste acque ci sono 187 specie di coralli che creano architetture subacquee che ospitano 1.900 varietà di pesci, oltre a 400 specie di molluschi e a 350 di crostacei che popolano i fondali.

These waters are the home of 187 corals that build underwater architectures, hosting 1,900 fish varieties, more than 400 species of molluscs, and 350 species of crustaceans that people these sea beds.

«Vogliamo che Siyam World *sia inclusivo per tutti: famiglie con bambini, gruppi di amici e, sempre più spesso, sportivi e amanti della natura».*

«We want Siyam World *to be accessible to everyone: families with children, groups of friends, sports enthusiasts and nature lovers».*

Ahmed Siyam Mohamed

La meta è ideale per gli amanti del surf. I migliori sport si distribuiscono tra Malé Nord e Sud: *Ninjas, Sultanse Honkys* per i principianti, fino alle onde sfidanti di *Lohis* e *Jailbreaks* per gli esperti, circondate dalla settima barriera corallina più grande al mondo (8.920 km^2).

This destination is ideal for surfers. The best spots are spread between north and south Malé: Ninjas, Sultanse Honkys *for beginners, and the more challenging waves of* Lohis *and* Jailbreaks *for more expert surfers, surrounded by the largest coral reef in the world (8,920 km^2).*

I progetti di conservazione delle tartarughe marine e la riforestazione dei coralli vedono la partecipazione attiva degli ospiti, trasformando la vacanza in un'esperienza di consapevolezza ambientale.

Projects for conserving marine turtles and coral reforestation involve the active participation of the islands' guests, who transform their holiday into an environmental awareness experience.

These buildings – the most ancient in Malé – speak of a time when man built in harmony with the surrounding environment. In the Maldives, each atoll reveals a delicate balance between development and conservation. Just consider that 99% of the nation is water, and only 1% is represented by the islands. The resorts, which by law are limited to one per atoll and bound not to reach beyond the height of the highest palm tree, are perfectly integrated into the landscape and guardians of this frail beauty. From *coral farming or gardening* to the conservation policies launched in the 1970s, the archipelago faces the challenge of climate change with determination. *Hulhumalé* is the boldest response to the threat of rising sea levels: an artificial island that experiments with sustainable solutions for the future like an open-air laboratory. In this country, which is the flattest on the planet, reaching 1.8 metres above sea level at most, the environmental challenge is also an opportunity for innovation. A short flight in a seaplane yields a birds-eye view of a mosaic of blue, light blue, and indigo surrounding islets with rounded shapes, where the tropical vegetation embraces tourism facilities designed to respect the environment. Every corner tells a story of respect and adaptation to the territory. "*The idea that the Maldives are only for honeymooners is outdated*", says Ahmed Siyam Mohamed, a visionary entrepreneur who is redesigning the face of the archipelago. "*We want these islands to be inclusive for all: families with children, groups of friends, and, more and more often, groups of female friends, lovers of sports, nature*". *Siyam World* (sunsiyam.com) shows this transformation clearly. In the underground wine cellar, where the coral walls host labels from every corner of the world – Japan, India, Argentina, New Zealand, or Lebanon –

the local sommelier explains how the clientele has changed: *"We no longer see just couples on their honeymoon, now we organise tastings for friends and entire families"*. At sunrise, on the pristine white beach, the horses from the ranch wait for the first riders of the day, for a gallop on the sandy shore. Not far away, a group of teenagers (but also suitable for adults) is getting ready for a mermaid lesson, wearing mermaid tails in various sizes. *"This is the highest-demand activity"*, explains Ali, a swimming instructor. *"It transforms a simple swim into a fairy-tale-like and truly entertaining adventure"*. But even a simple swim in these warm, transparent waters truly reconciles you with life. And the memory of that incredible feeling is unforgettable. The go-kart track – the largest in the Maldives – once and for all breaks the schemes of the traditional tropical resort. But it is in environmental conservation that the new course of Maldivian tourism finds its highest expression: *"Every guest can become a guardian of the ocean"*, explains marine biologist Sarah Thompson. At the same time, she guides a group of tourists through the observation of manta rays. The projects for the conservation of marine turtles include the active participation of guests and making their holiday into an experience of environmental awareness. On the close-by atoll of Baa, the Irufushi resort (sunsiyam.com/sun-siyam-iru-fushi) is going through the same green revolution. The marine research centre has become an international point of reference where tourists and scientists collaborate. *"Last year, we recorded a 40% increase in participation in our conservation programmes"*, the centre director tells us, and participants even included a group of scholars from Milan's Università di Milano Bicocca. Sustainability is not just a slogan: the standard is solar panels, cutting-edge desalination systems, and innovative waste management. However, actual change can be measured in the relationship with local communities. *"70% of our staff comes from nearby islands"*, explains Mohammed Hassan, human resource manager. *"We offer lifelong learning programmes and opportunities for professional growth"*. While the sun sets over the lagoon, a nurse shark peacefully swims under a water villa. From the upper deck, adults and children are getting ready to take the last ride down the blue slide.

The Maldives of the 21st century are about entertainment and awareness, luxury and sustainability, tradition and innovation. ◣

Hulhumalé rappresenta la risposta più audace alla minaccia dell'innalzamento del mare: un'isola artificiale che, come un laboratorio a cielo aperto, sperimenta soluzioni sostenibili per il futuro.

Hulhumalé *is the boldest response to the threat of rising sea levels: an artificial island that experiments with sustainable solutions for the future like an open-air laboratory.*

Boat Gourmet

Rispettando l'ambiente

Respecting the environment

L'AUPIHO È L'INSEGNA DEL RISTORANTE GOURMET PREMIATO DA UNA STELLA MICHELIN ALL'INTERNO DELL'INCANTEVOLE DOMAINE DE MANVILLE
L'AUPIHO IS THE SIGN OF THE MICHELIN-STARRED GOURMET RESTAURANT IN THE ENCHANTING DOMAINE DE MANVILLE

by Emanuela Ferro
photo by Paolo Picciotto

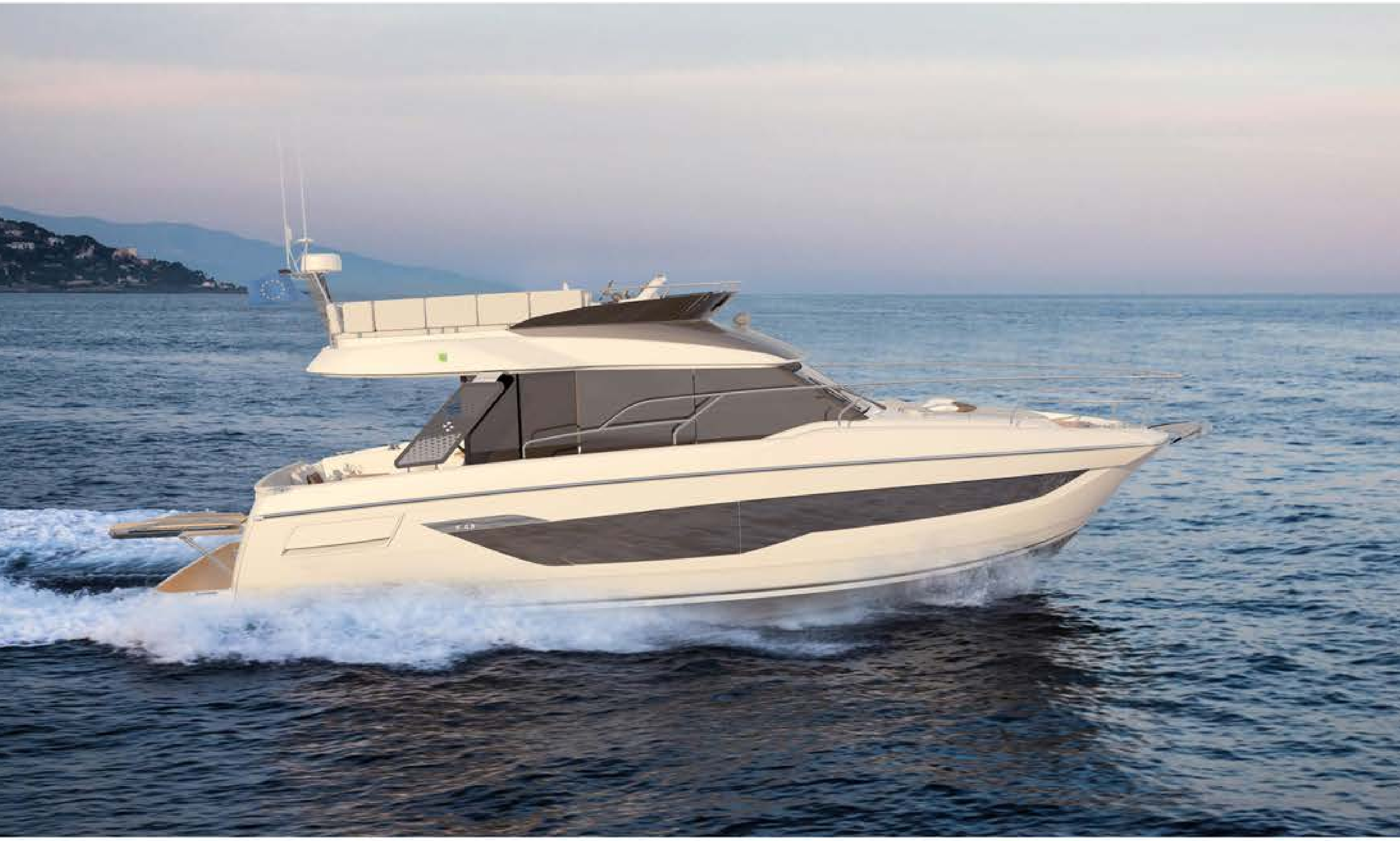
Siamo a Les Baux de Provence, cuore del Parc des Alpilles, le piccole Alpi provenzali che nel dialetto occitano locale sono chiamate Aupiho. E *L'Aupiho* è l'insegna del ristorante gourmet premiato da una stella Michelin all'interno dell'incantevole Domaine de Manville, antico podere agricolo che oggi ospita, ma senza esibire, un campo da golf 18 buche ecocertificato, un lussuoso hotel e nove ville.
Un piccolo paradiso rurale votato al lusso sostenibile immaginato da Patrick Saut, ingegnere-imprenditore che ha lasciato il campo dell'edilizia per tornare nei luoghi della sua infanzia, frequentati insieme al nonno apicoltore. La sua passione per il territorio acquista nuova consapevolezza dopo l'incontro con la celebre scienziata e ambientalista indiana Vandana Shiva, che lo ha portato a sviluppare la tenuta agricola secondo i principi della permacultura: non solo un orto tradizionale che fornisce ottima materia prima alla

> Domaine de Manville è un antico podere agricolo che oggi ospita un campo da golf 18 buche ecocertificato, un lussuoso hotel e nove ville.
>
> Domaine de Manville is an ancient farm estate hosting an environmentally certified 18-hole golf course, a luxury hotel, and nine villas.

Lo chef Lieven Van Aken propone una cucina gourmet moderna ed esclusivamente locale grazie al suo orto in permacultura di 3 ettari. Si produce in loco verdura, frutta, erbe aromatiche, miele e olio d'oliva in modo artigianale e rispettoso dell'ambiente.

Chef Lieven Van Aken proposes a modern and exclusively local gourmet cuisine thanks to his 3-hectare permaculture vegetable garden. The local production includes vegetables, fruit, herbs, honey, and olive oil and is entirely artisanal and eco-friendly.

GARRONI DESIGN



PRESTIGE F4.3

Nel menu alla carta non mancano proposte con ingredienti più tradizionali, come il maccarello del Mediterraneo abbinato a carota e finocchio e la sella di agnello profumata alle erbe e accompagnata da dolcissimi pisellini novelli, oltre a una golosa selezione di formaggi di capra locali e a freschi dessert che esaltano la frutta e le erbe aromatiche della tenuta.

The à la carte menu offers proposals featuring more traditional ingredients, such as Mediterranean mackerel served with carrot and fennel and saddle of lamb seasoned with herbs and served with sweet young peas. In addition, a delicious selection of local goat cheeses and fresh desserts do justice to the estate's fruits and aromatic herbs.

cucina, ma un ecosistema fertile, votato alla biodiversità e perfettamente integrato nel suo ambiente originario. Una sfida e una fonte d'ispirazione per lo chef fiammingo Lieven Van Aken, che dal 2018 guida la cucina de *L'Aupiho* e che, come molti altri, ammaliato dalla luce del Mediterraneo, sembra aver trovato in Provenza il suo luogo del cuore.

I piatti, leggeri e coloratissimi, ognuno dedicato a un ortaggio differente di cui si esplorano tutte le potenzialità, uniscono maestria tecnica, cura dei dettagli e ispirazione, sorprendendo i commensali grazie all'armonia tra differenti cotture e consistenze.

We are in Les Baux de Provence, the heart of the Parc des Alpilles, the minor Provençal Alps, called Aupiho in the local Occitan dialect. *L'Aupiho* is the sign of the Michelin-starred gourmet restaurant set in the enchanting Domaine de Manville, the ancient farm estate which today hosts, yet without ever flaunting, an environmentally certified 18-hole golf course, a luxurious hotel, and nine villas. A small rural paradise with a vocation for sustainable luxury imagined by Patrick Saut, the engineer-entrepreneur who left construction to return to the places of his childhood, where he grew up with his beekeeping grandfather. His passion for the territory gained new awareness after the meeting with the famous Indian scientist and environmentalist Vandana Shiva, which led him to develop the farm estate according to the principles of permaculture: not just a traditional vegetable garden that provides excellent raw materials for the kitchen, but also a fertile ecosystem furthering biodiversity and perfectly integrated with its original environment.

I-BOAT

#404 - BOAT NOT FOUND

51° nauticsud
salone internazionale della nautica

AFINA Srl

MOSTRA D'OLTREMARE
NAPOLI

Vi aspettiamo al Nautic Sud
dal 8 al 16 Febbraio 2025
alla Mostra d'oltremare di Napoli

@I-boat - #404

Calata Porta di Massa Port of Naples - Italy - info@i-boat.eu - www.I-boat.eu

A challenge and a source of inspiration for the Flemish chef Lieven Van Aken, who has been heading *L'Aupiho*'s kitchen since 2018 and who, like many others bewitched by the light of the Mediterranean, seems to have found his homeplace in Provence.

The dishes, which are light and very colourful, are each dedicated to a different vegetable that has been explored to its full potential. They combine technical mastery, care for detail, inspiration, and surprise guests with a symphony of other preparations and consistencies. ◣

Tutti i menu del ristorante ruotano intorno alla produzione dell'orto, secondo la stagionalità, a cui si aggiungono i fragranti lievitati realizzati con antiche farine autoctone e l'olio prodotto nella tenuta. È però nella proposta 100% vegetariana che lo chef è riuscito a esprimere al meglio le potenzialità di questa micro azienda agricola.

All the restaurant's menus are based on seasonal produce from the garden, with the addition of fragrant leavened goods made with ancient local flours and oil produced on the farm. However, the chef has managed to express the potential of this micro-farm at its best in the 100% vegetarian offer.

GIANGRASSO

GIANGRASSO GROUP S.R.L.

VIA EURO MENINI 2 - 55049 VIAREGGIO (LU) TEL. 0584 1661865 info@giangrassoyacht.com

Accelerazione travolgente

Enthusiastic speed-up

VINCERE IL CAMPIONATO MONDIALE COSTRUTTORI DI F1 NON È UN CASO QUANDO SI È CAPACI DI REALIZZARE DEI VERI E PROPRI GIOIELLI DI TECNOLOGIA COME LA HYPERCAR *McLaren W1*

WINNING THE F1 WORLD CONSTRUCTION CHAMPIONSHIP IS NOT A CASE WHEN YOU CAN MAKE REAL JEWELS OF TECHNOLOGY, SUCH AS THE *McLaren W1* HYPERCAR

by Francesco Michienzi

La *McLaren W1*, omologata per l'utilizzo stradale, è la più veloce di sempre e con l'accelerazione più travolgente in assoluto. Il sistema propulsivo comprende un V8 biturbo e un motore elettrico. La potenza complessiva del sistema è di 1.258 cavalli con una coppia di 1.340 Nm. Il V8 MHP-8 di 4 litri collocato in posizione centrale è completamente nuovo ed eroga 916 cavalli, che si aggiungono ai 347 del motore elettrico collocato nel cambio a doppia frizione a 8 rapporti. I cilindri sono a V di 90° e raggiungono i 9200 giri al minuto grazie ad alcuni alesaggi rivestiti con spray al plasma, oltre che a un massiccio utilizzo di alluminio nella costruzione del motore. Gli ingegneri hanno studiato in modo certosino le modalità per rendere questo V8 particolarmente prestazionale, riuscendo a ottenere la potenza record di 230 cavalli per litro. Il carburante viene sparato nei cilindri a 350 bar, grazie all'iniezione diretta di benzina.

Gli interni utilizzano il materiale *InnoKnit* che integra in una sola superficie l'illuminazione interna e i componenti audio.

The interior uses *InnoKnit*. This material integrates the interior lighting and audio components into a single surface.

DUBAI
INTERNATIONAL
BOAT SHOW
19 — 23 FEB 2025

Experience MENA's largest
luxury yacht & lifestyle show

An Ocean of Opportunities Awaits You in Dubai

www.boatshowdubai.com
For enquiries: Dubai.Boatshow@dwtc.com

HOSTED AT
Dubai Harbour

ORGANISED BY
مركز دبي التجاري العالمي
DUBAI WORLD TRADE CENTRE

MOTORE	V8 biturbo
POTENZA MASSIMA	1.258 cv
CILINDRATA	4.000 cc
COPPIA	1.340 NM
VELOCITÀ MASSIMA	Limitata a 350 km/h
ENGINE	Twin Turbo V8
MAXIMUM POWER	1,258 bhp
SWEPT VOLUME	4,000 cc
TORQUE	1,340 NM
TOP SPEED	Limited to 350 km/h

The road-legal *McLaren W1* is the fastest and most stunningly accelerating ever. A twin-turbo V8 and an electric motor power it. The total system output is 1,258 horsepower with a torque of 1,340 Nm. The mid-mounted 4-litre V8 MHP-8 is all-new and produces 916 bhp, added to the 347 bhp electric motor coupled to an 8-speed dual-clutch gearbox. The cylinders are arranged at 90° V and reach 9200 rpm thanks to some plasma-sprayed bores and a massive use of aluminium in the engine's construction. Engineers have painstakingly worked out how to make this V8 particularly powerful, achieving a record output of 230 horsepower per litre. Fuel is injected directly into the cylinders at 350 bar. ◣

I numeri della *McLaren W1* sono entusiasmanti: 0-100 km/h in 2,7 secondi, mentre per arrivare a 200 km/h servono 5,8 secondi, che salgono a 12,8 per raggiungere quota 300 km/h. La velocità massima è limitata a 350 km/h.

The McLaren W1's figures are exciting: 0-100 km/h in 2.7 seconds, 200 km/h in 5.8 seconds, and 300 km/h in 12.8 seconds. The top speed is limited to 350 km/h.

SINCE 1971
veco®
Cool is in the Air

For over five decades, Veco has been designing and manufacturing **Climma** premium marine air conditioning and **Frigoboat** refrigeration systems.

Our commitment to quality, flexibility, and efficiency has earned us a reputation for being an industry leader.

Explore Veco's cutting-edge technology and discover the latest in onboard comfort.

- Compact Dimension
- Lightweight Construction
- Cutting-Edge Technology
- Project Management
- Global Support Network

400+

Veco's dealers
across the globe

Veco S.p.A. | Giussano MB Italy | +39 0362 35321 | info@veco.net | www.veco.net

People

PER MATTEO SALAMON, GALLERISTA DI DIPINTI ANTICHI E ARMATORE DI *VANESSA*, UNO SPLENDIDO *NAUTOR SWAN 47* FIRMATO SPARKMAN & STEPHENS (S&S), L'ARTE E LA VELA SONO DUE FACCE DELLA STESSA MEDAGLIA CHIAMATA PASSIONE

MATTEO SALAMON IS AN ANTIQUE PAINTING GALLERY OWNER AS WELL AS THE OWNER OF *VANESSA*, A MAGNIFICENT SPARKMAN & STEPHENS (S&S) SIGNED *NAUTOR SWAN 47.* TO HIM ART AND SAILING ARE TWO SIDES OF THE SAME COIN CALLED PASSION

by Giovanni Gasparini

photo by © James Robinson Taylor

L'arte della Vela

The art of sailing

Le passioni di Matteo Salamon si dividono tra i dipinti, durante le giornate spese nella splendida galleria a Palazzo Cicogna nel centro di Milano, e le barche, la sera e l'estate in mare. Sono andate di pari passo per tutta la sua vita, sin dagli Anni '80 quando inizia a lavorare nella Galleria del padre nel 1983, poi insieme alla sorella Lorenza e infine da solo.

Per diventare armatore della barca dei sogni deve aspettare sino al 1999, anno in cui fonda anche la S&S Swan Association, realtà totalmente gratuita e basata sulla passione e la dedizione giornaliera, divenuta punto di riferimento indispensabile per gli armatori delle 650 barche associate sulle 824 costruite (di cui una quarantina perse nel corso del tempo), Associazione che celebrerà i 25 anni in occasione dell'undicesimo Raduno che si terrà all'Isola d'Elba a giugno 2025. L'approccio con cui conduce la sua Galleria informa anche i principi impiegati per amministrare l'associazione velistica: *“Ho la fortuna di poter scegliere con chi lavorare, che opere trattare secondo criteri personali, e professionisti di rispetto di standard elevati di qualità e reputazione, essenzialmente con clienti privati grazie ai quali realizzo transazioni per circa una decina di quadri all'anno presenziando solo a due fiere, TEFAF Maastricht e la Biennale di Firenze BIAF. Gli aspetti qualitativi prevalgono su questioni meramente quantitative, e la conferma della bontà del mio approccio sono le occasioni di affari ripetuti: quando tratto un quadro che torna indietro dopo una decina d'anni o più, posso nuovamente far felice il cliente e guadagnare un margine corretto”.*

Se il motore intellettuale della Galleria è la biblioteca d'arte con migliaia di volumi, quello dell'Associazione Swan S&S è la raccolta compulsiva di oltre 25.000 documenti, nonché parti e componenti delle barche stesse, gratuitamente messe a disposizione dei soci. Sforzo culminato nella esclusiva pubblicazione in mille introvabili copie del volume di riferimento indispensabile *Sparkman & Stephens Swan - A Legend* che include foto, disegni originali, dati tecnici e la lista completa dei nomi originali delle barche prodotte.

Come per le opere d'arte, tutto parte dalla conoscenza approfondita, elemento chiave che sta alla base di una corretta manutenzione e del ripristino delle condizioni di originalità di queste barche irripetibili, progettate dai famosi fratelli navigatori e costruite nel freddo della Finlandia dal 1967 al 1989.

“Irripetibili perché alle barche di oggi manca quasi sempre l'esperienza velica vera dei progettisti che non sembrano aver mai preso mare e vento serio, altrimenti avrebbero incorporato queste esperienze nei loro disegni. Ai tempi S&S dava al cantiere il progetto completo dalla A alla Z, mentre oggi vi sono 4 progetti diversi da integrare: linee d'acqua, piano velico, piano di coperta, impianti ed interni, cui si aggiunge il cantiere che deve metterli insieme, talora mediando le rivalità fra i diversi soggetti coinvolti. Nascono quindi barche anche milionarie con mille problemi e a volte errori grossolani di progettazione; nelle creazioni di S&S è l'opposto: tutto è dove deve essere, nulla è fuori posto perché lo scafo nasce dall'esperienza. Rod Stephens viaggiava 300 giorni all'anno, andava in cantiere in Finlandia almeno una volta al mese, provava direttamente le barche e dava spesso oltre un centinaio di indicazioni su punti da correggere direttamente al cantiere”.

Per Matteo Salamon la storia di S&S non è solo una narrazione legata ai libri, poiché ha avuto la fortuna di avere contatti diretti con lo Studio di progettazione quando frequentava per motivi di lavoro legati all'arte la New York degli Anni '90. Olin J. Stephens II era ancora in vita, e ha conosciuto Alan Gilbert che ha guidato lo studio per quasi 30 anni, tanto da poter condividere con loro la gioia per l'acquisto dello Swan 38 *Only You* nel 1999, cui ha fatto seguito nel 2015 *Vanessa*, l'ultimo Swan 47 costruito, una barca più grande per stare più comodi insieme alla moglie Giulia e al cane Milu con cui naviga regolarmente. Uno scafo estremamente moderno di cui sono stati contruiti 70 esemplari nonostante costasse cifre importanti per gli Anni '80, attorno ai 250mila dollari di allora.

Vanessa è stata ricostruita interamente nel corso di un quinquennio. I restauri si sono avvalsi di un gruppo informale di artigiani (in particolare nello Spezzino) guidati dall'armatore che aiutano anche nella manutenzione grazie all'esperienza maturata.

Condividendo la sua esperienza, Salamon offre un essenziale supporto a titolo gratuito agli altri armatori quando operano per mantenere o ripristinare l'originalità delle loro barche, affrontando costi importanti soprattutto di fronte a barche stravolte nel corso del tempo, a volte anche sul piano velico. *“Il mio approccio al mondo della nautica è mutuato da quello al mondo dell'arte: bisogna avere rispetto per l'opera. Il restauro*

Thomas Robinson Taylor

Vanessa è uno Swan 47 scelto da Salamon per stare più comodo insieme alla moglie Giulia e al cane Milu con cui naviga regolarmente.

Vanessa is Salamon's choice of a Swan 47 to be more comfortable with his wife Giulia and their dog Milu.

non deve essere ricostruzione, ma pulitura e intervento minimo sulle lacune, senza nasconderle. Anche per questa puntigliosità vengo a volte criticato”.

L’aspetto dell’originalità e conservazione è un tema non ancora abbastanza presente nel dibattito sulle barche d’epoca. *“Certo si potrebbero assumere alcuni criteri e insegnamenti dal mondo dei Concorsi d’Eleganza delle auto d’epoca, pur tenendo conto che gli aggiornamenti pertinenti le questioni di sicurezza, come per esempio gli impianti, debbono essere ammissibili; mentre cambiare l’albero con uno non pertinente non dovrebbe essere ammesso, così come modificare le linee d’acqua e modernizzare i timoni, o eliminare le manovre previste originariamente all’albero. Nei raduni dell’Associazione Swan S&S possono partecipare anche le barche modificate, ma in una categoria a parte”.* La narrazione storica e il sostegno dell’Associazione sono componenti essenziali per il mantenimento del valore delle barche, che si traduce anche in prezzi decisamente più sostenuti sul mercato rispetto a qualunque altro cantiere. Uno dei 116 esemplari di *Swan 38* costruiti sul mercato attuale si trova fra 70 e 100mila dollari, quando un *Alpa 38*, altro disegno della penna S&S degli stessi anni, passa di mano per circa un terzo del valore.

I più prestigiosi *Swan 57*, pur avendo almeno 40 anni, sono valutati attorno ai 250mila dollari. Originalità e qualità permettono di conservare il valore nel tempo, e questo fenomeno praticamente unico di non-obsolescenza che distingue Swan da ogni altro marchio, è legato anche al ruolo attivo dell’Associazione. Un valore che si lega a stretto giro con l’attesissimo rilancio del Cantiere a seguito dell’acquisizione da parte del gruppo Sanlorenzo della famiglia Perotti: un impegno per fare rinascere la gloriosa Nautor, investire in know-how, correggere i difetti di produzione grazie al feedback di ritorno dei clienti e dei delivery skipper, che spesso sono i primi a fare il “condition report” della barca, per usare un termine mutuato dal mondo dell’arte. Con un occhio anche all’estetica che non sia banale ma “classica”, ovvero “senza tempo”, e all’ingegnerizzazione che renda le barche accessibili e mantenibili in modo facile, come per gli storici Swan (ben 9 su 14 barche in totale) che partecipano alla Ocean Globe Race, il giro del mondo via Oceano australe incluso. Con un occhio al futuro della tradizione velica Swan e dell’arte classica, che contrariamente a quanto potrebbe sembrare vedono già la partecipazione impegnata di armatori e veri collezionisti seriali 45-50enni, pronti a prendere in mano e tramandare con passione i valori della Storia.

Matteo Salamon’s passions are divided between painting during the days spent in the splendid gallery of Palazzo Cicogna in the centre of Milan and boats in the evenings and summers at sea. They have gone hand in hand throughout his life, since the 1980s, when he started working in his father’s gallery in 1983, then with his sister Lorenza, and finally on his own. He had to wait until 1999 to become the owner of his dream boat when he founded the S&S Swan Association, a completely free organisation based on passion and daily dedication. It has become an indispensable point of reference for the owners of the 650 member boats out of the 824 built (of which a quarter have been lost over time), an association that will celebrate its 25th anniversary at the 11th Gathering to be held on the island of Elba in June 2025. *“I am fortunate to be able to choose who I work with and what works I deal with according to personal and professional criteria, respecting high standards of quality and reputation, mainly with private clients, thanks to whom I realise transactions for about a dozen paintings a year, taking part in only two fairs, TEFAF Maastricht and the Florence Biennale BIAF. Qualitative aspects prevail over purely quantitative ones, and the confirmation of the goodness of my approach is the occasion of repeat business. When I deal with a painting that comes back after ten years or more, I can once again make the client happy and earn a fair margin”.*

If the Gallery’s intellectual engine is its art library of thousands of volumes, the Swan S&S Association’s is its obsessive collection of more than 25,000 documents and parts and components of the boats, freely available to members. This effort culminated in the exclusive publication of one thousand unobtainable copies of the indispensable reference book *Sparkman & Stephens Swan - A Legend*, which includes photographs, original drawings, technical data and a complete list of the original names of the boats produced. As with works of art, it all starts with in-depth knowledge, a key element in properly maintaining and restoring the original condition of these unrepeatable boats, designed by the famous sailing brothers and built in the cold of Finland

Vanessa è stata ricostruita interamente nel corso di un quinquennio da abili artigiani spezzini sotto l’attenta guida dall’armatore.

Under the careful guidance of the owner, *Vanessa* was completely rebuilt over five years by skilled craftsmen from La Spezia.

Protect what you *love*

HEART REEF
AUSTRALIA

e-Motion

FULL-RANGE HYBRID
PROPULSION SYSTEMS

MIAMI 2022
INNOVATION
AWARDS
WINNER

WWW.E-MOTION-HYBRID.COM

from 1967 to 1989. *"Unrepeatable because today's boats almost always lack the real sailing experience of the designers, who never seem to have taken the sea and wind seriously; otherwise, they would have incorporated that experience into their designs. In the past, S&S used to give the shipyard the complete design from A to Z, whereas today, there are four designs to integrate: waterlines, sail plan, deck plan, systems and interiors. The shipyard must put it all together, sometimes mediating rivalries between the parties involved. Even million-dollar boats are born with a thousand problems and sometimes gross design flaws; with S&S's creations, it is the opposite: everything is where it should be, and nothing is out of place because the hull is born of experience. Rod Stephens travelled 300 days a year, visited the Finnish shipyard at least once a month, tested the boats directly and often gave the shipyard more than a hundred points to correct".*

For Matteo Salamon, the story of S&S is not just a book-lined narrative, as he was fortunate enough to have direct contact with the design studio when he visited New York in the 1990s for art-related reasons. Olin J. Stephens II was still alive, and he met Alan Gilbert, who ran the studio for almost 30 years, so he was able to share with them the joy of buying the *Swan 38 Only You* in 1999, followed in 2015 by *Vanessa*, the latest Swan 47 built, a larger boat to be more comfortable with his wife Giulia and their dog Milu, with whom he regularly sails. It has a highly modern hull, only 70 of which have been built, even though in the 1980s, it cost a considerable sum, around $250,000. *Vanessa* was wholly rebuilt over five years. The restorations were carried out by an informal group of craftsmen (mainly from La Spezzino) led by the owner, who also helps with maintenance thanks to their experience. By sharing his expertise, Salamon offers free assistance to other boat owners who want to maintain or restore their boats' originality. This can be very costly, especially for boats that are distorted over time, sometimes even on the sail plan. *"My approach to the nautical world has changed from that of the art world: You must respect the work. Restoration should not be reconstruction but cleaning and minimal intervention in the gaps without hiding them. I am sometimes criticised for being too meticulous".*

Originality and conservation are issues that are not yet sufficiently present in the debate on vintage boats. *"Indeed, some criteria and lessons could be learnt from the world of vintage car Concours d'Elegance, bearing in mind that upgrades relevant to safety, such as rigging, should be allowed, while replacing the mast with an irrelevant one should not be permitted, nor should modifying the water lines and modernising the rudder, or eliminating the manoeuvres originally planned at the mast. Modified boats may also participate in Swan S&S Association rallies in a separate category".* The history and support of the Association are essential components in maintaining the value of the boats, which also translates into significantly higher prices on the market than any other yard. One of the 116 Swan 38s on the market today will fetch between $70,000 and $100,000, while an *Alpa 38*, another S&S pen design from the same year, will change hands for about a third of the value. The most prestigious Swan 57s, despite being at least 40 years old, are valued at around $250,000. Originality and quality preserve value over time, and this almost unique phenomenon of non-obsolescence, which distinguishes Swan from any other brand, is also linked to the active role played by the Association. A value that is closely related to the long-awaited relaunch of the shipyard following its purchase by the Sanlorenzo Group from the Perotti family: a commitment to revive the glorious Nautor, investing in know-how, correcting production errors thanks to feedback from customers and delivery skippers, who are often the first to "report" on the boat's condition, to use a term borrowed from the world of art. With an eye also on aesthetics, which must not be banal but "classic", i.e. "timeless", and on engineering that makes the boats accessible and easy to maintain, as is the case with the historic Swans (no fewer than 9 out of a total of 14 ships) that are taking part in the Ocean Globe Race, including the round-the-world race across the Southern Ocean. With an eye to the future of the Swan sailing tradition and classic art, which, contrary to what might appear, is already seeing the committed participation of owners and true serial collectors aged 45-50, ready to take over and pass on the values of history with passion. ◣

Matteo Salamon è un antiquario di quarta generazione. La galleria Salamon tratta Pittura Italiana, con una specializzazione in Fondi Oro e in Vedutistica del Settecento.

Matteo Salamon is a fourth-generation antique dealer. The Salamon Gallery deals in Italian paintings, specialising in gold backgrounds and 18th-century Vedutistica.

LA RIVOLUZIONE NELL'ORMEGGIO
Engage
Waypoints
Info
Home
Menu
Mark
SOS
GARMIN

Alessandro Guerrieri per Azimut AZ53

SURROUND VIEW CAMERA SYSTEM

UNA VISIONE A 360° DI TUTTO QUELLO
CHE SI TROVA INTORNO ALL'IMBARCAZIONE.

GARMIN.

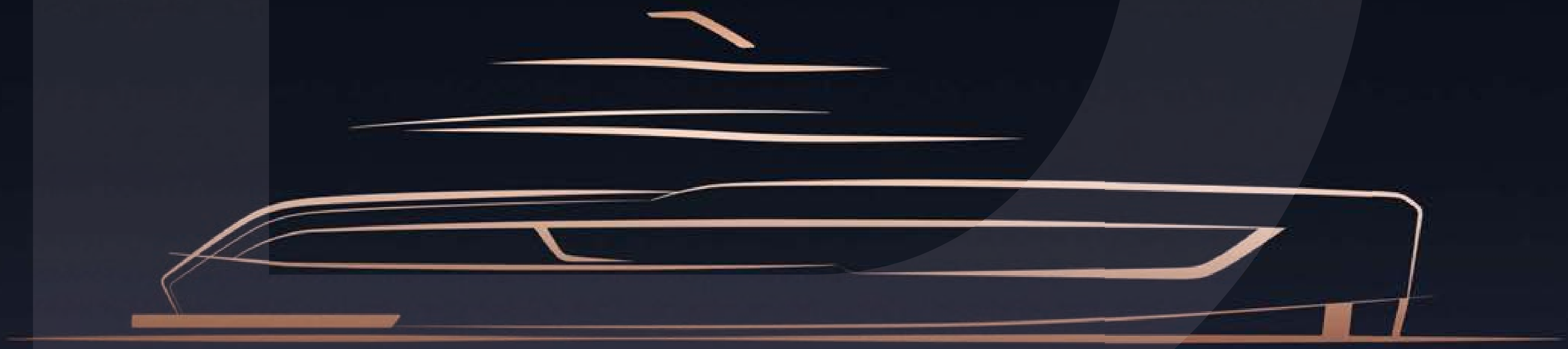
© 2022 Garmin Ltd. or its subsidiaries

People

A TU PER TU CON GIORGIO M. CASSETTA PER PARLARE DI PROGETTI, MA SOPRATTUTTO DI FUNZIONE, SICUREZZA, ESTETICA E QUALITÀ DELLA VITA A BORDO

FACE-TO-FACE WITH GIORGIO M. CASSETTA TO TALK ABOUT DESIGN, FUNCTION, SAFETY, AESTHETICS AND QUALITY OF LIFE ON BOARD

by Olimpia De Casa



Beauty is truth, truth beauty

photo by Jonathan Glynn Smith.

Ricercare la bellezza è un po' come ricercare la verità, dove il concetto di verità non può essere ridotto semplicemente a ciò che "appaga", e quindi conforta, e dove quello di bellezza dovrebbe andare oltre al generico "ciò che a me piace". Partiamo da qui per raccontare un dialogo interessante, oltre le attese. E questo perché l'interlocutore ha avuto la capacità di argomentare il suo pensiero oltre il consolidato, ossia oltre le aspettative di chi solitamente è abituato a "risposte d'ordinanza". L'immagine che Giorgio Maria Cassetta, classe 1983, trasmette di sé è quanto di più intenso e complesso, in senso pieno e ricco del termine, si possa visualizzare. A metà strada tra lo "scienziato pazzo" e il cavaliere indomito che del gene dell'irrequietezza ha saputo fare virtù, è un creativo fuori dal comune. Quest'ultima vena, che traspare comunque anche da alcuni dettagli dell'outfit (vedi i gemelli "diversi" indossati sotto un abito sartoriale in occasione del varo di *Juno's 7*, primo Class 44M di Benetti di cui ha curato esterni ed interni), è infatti sempre intervallata, a mo' di baricentro, da un rigore e da una puntualità di approccio e di dialettica che suggeriscono grande conoscenza, ordine e disciplina. La sua passione per il mare arriva da lontano, ma non da un bagaglio ereditato: *"Ho cominciato a disegnare barche a due anni e non ho mai smesso. Semplicemente mi piacevano, così come ho sempre amato il mare. Sono un velista della domenica, amo le barche medio piccole, quelle in cui non ho bisogno dell'equipaggio e sono più a contatto con il mare, contesto in cui torno allo stato brado, alla vita 'selvatica' che ti svuota la mente e ti aiuta a tornare in contatto con la realtà"*. Gli altri giorni della settimana li trascorre al lavoro, in giro per il mondo e nello studio che ha fondato a Roma nel 2015, due anni dopo essersi messo in proprio e dopo aver maturato una serie di esperienze importanti prima con lo studio Zuccon International Project e poi con quello di Andrea Vallicelli. Oggi timona un team, in crescita, di diciassette persone. Tra i trascorsi, dopo la laurea con lode in Industrial Design conseguita alla Sapienza, c'è anche quello accademico, avendo Cassetta intrapreso per qualche tempo l'attività di ricerca presso l'Università degli Studi Gabriele d'Annunzio di Pescara. Un'esperienza dalla quale ha acquisito la propensione alla condivisione, aspetto che continua a portare avanti con convinzione in studio, insieme agli altri designer.

Cosa significa per lei innovare?

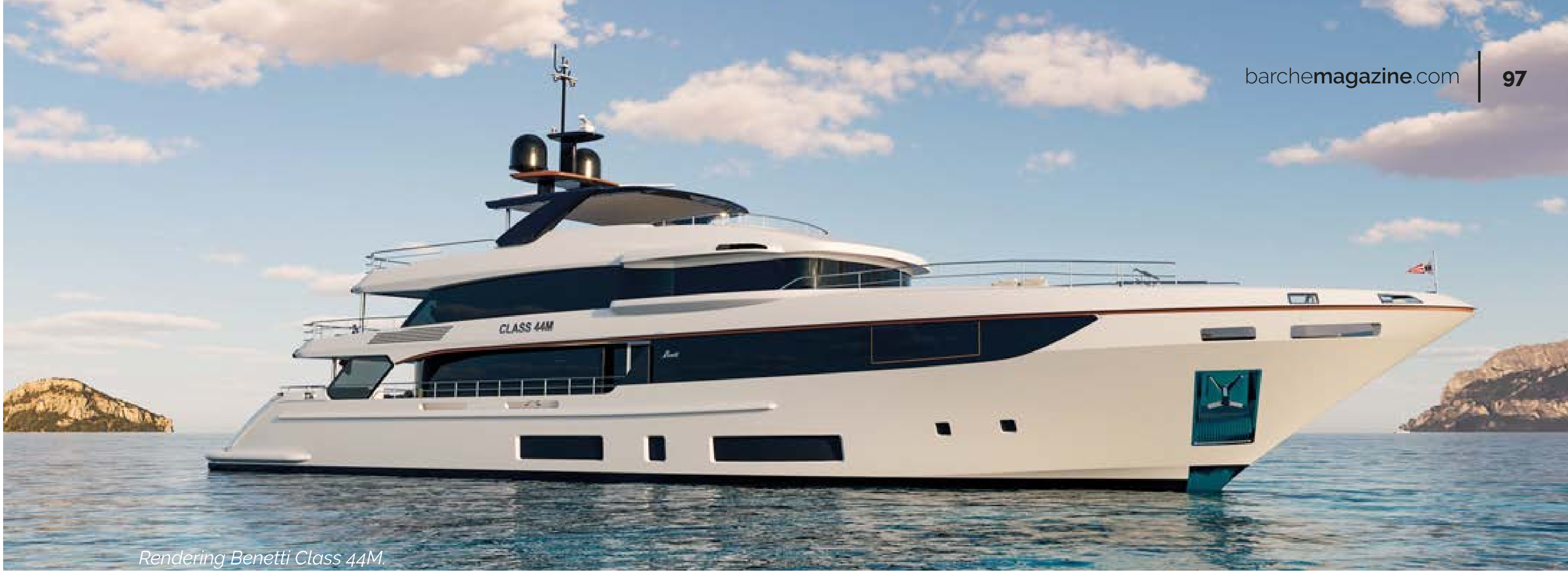
Premesso che oggi il termine, un po' come timeless *oppure olistico, è forse tra i più abusati e "pericolosamente" utilizzati, per me ha un significato ben preciso dal punto di vista biologico prima ancora che progettuale. Mi spiego: siamo macchine biologiche votate all'autoconservazione e, quindi, anche al risparmio di energia. Il nostro cervello, abituato a utilizzare percorsi neurali già acquisiti, è portato ad agire attraverso meccanismi automatizzati che si basano, da quando nasciamo, sulla valorizzazione dell'esperienza. L'innovazione vera avviene quando si decide di non usare percorsi prestabiliti e si tenta di crearne di nuovi forzando la mente verso qualcosa che non è biologicamente convenzionale. Si realizza quando si decide di uscire dai percorsi abituali e questo avviene sia a livello biologico sia all'interno di un'organizzazione, di un'impresa, quando si rinuncia al paradigma assoluto dell'efficienza: quella energetica, da un lato, e quella economica, dall'altro. Si innova nel momento in cui si riesce a gettare il cuore oltre l'ostacolo e a decidere che non è necessariamente attraverso un percorso efficiente che si riesce a ottenere un risultato fuori dall'ordinario.*

Tra i tanti progetti realizzati negli anni dallo studio Cassetta per clienti privati e costruttori quali Benetti, Venture Yachts, Tankoa Yachts, Cantiere delle Marche,

Benetti *Luminosity* - *photo by Nico Fulciniti.*

Luminosity.
Lunga 110 metri, è probabilmente la nave tecnologicamente più complessa costruita nel mondo dello yachting a livello globale per quanto riguarda l'innovazione e l'integrazione tecnologica, un picco davvero notevole, oltre che un orgoglio per la nautica italiana.

Luminosity.
With a length of 110 metres, it is probably the most technologically complex boat ever built in terms of innovation and technological integration. It is a truly remarkable peak and the pride of Italian yachting.



Rendering Benetti Class 44M.

Benetti

È una collaborazione lunga 24 anni quella che lega Giorgio M. Cassetta a Benetti. *"Lo studio ha avuto due filoni principali di collaborazione: sulle barche di vetroresina, di semi serie, di cui abbiamo curato quella che di fatto è stata la produzione degli anni 2010-2020, quindi il* Delfino 95*, il* Mediterraneo 116*, il* Diamond 145 *e quella sulle barche full custom sopra le 500 tonnellate di stazza per la quale abbiamo costruito o abbiamo in costruzione 10 unità sopra i 60 metri".*

Giorgio M. Cassetta and Benetti have been working together for 24 years. *"Our studio has had two main strands of collaboration: on the semi-series fibreglass boats, for which we have supervised the actual production for the years 2010-2020, i.e. the* Delfino 95*, the* Mediterraneo 116*, the* Diamond 145*, and on the fully customised boats over 500 tonnes, for which we have built or are building ten units over 60 metres".*

Advanced Yachts, giusto per citarne alcuni, ce n'è uno, quello del Cigarette *Tirranna* (proprio con due “r”), nato per un caso straordinario di incrocio di strade.

Come concepire e poi tradurre in realtà un prodotto di successo sotto gli aspetti di sicurezza e funzionalità? *In mare sono due componenti straordinariamente importanti, soprattutto considerando che l'utente medio di uno yacht, mi riferisco all'ospite ma per certi versi anche agli equipaggi, non è un marinaio abituato a uscire con tre metri d'onda, uno che dal mare deve guadagnare da vivere, ma che sale a bordo con la stessa ingenuità con cui entrerebbe in un albergo di lusso. Quindi, a maggior ragione, la barca deve favorire immediatamente un'immagine che garantisca affidabilità. Ciò che trovo in assoluto fondamentale sono i percorsi di fuga e di movimento a bordo che, nell'ottica di dover raggiungere i luoghi per esempio preposti all'abbandono nave, devono essere pensati e curati attentamente. Pena l'invalidazione degli stessi. Se decido di inserire una porta scorrevole elettrica su un passaggio di sicurezza fondamentale devo preventivare che, se la nave dovesse essere particolarmente inclinata, quella porta probabilmente non sarà apribile. La funzionalità definisce la qualità della vita di bordo, che è ciò che distingue uno yacht da qualsiasi altro tipo di naviglio. La progettazione, anche quella stilistica, parte da “come funziona” e questo vale per ogni ponte, ambiente, piano di lavoro, lavandino, serie di cassetti che sia. Per ogni singolo oggetto stabiliamo l'ordine di priorità delle funzioni e da lì decidiamo come si realizza.*

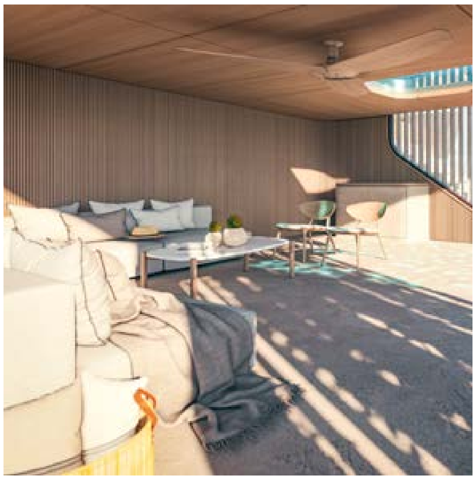
Cosa vuol dire per il suo studio fare un bel progetto? *Al di là del romanticismo che si può attribuire a questo concetto, quando ero adolescente mi piaceva molto John Keats* (recita, rigorosamente in inglese, gli ultimi versi dell'Ode su un'urna greca: “Bellezza è verità, verità è bellezza, questo è tutto ciò che sapete sulla Terra, ed è tutto ciò che vi occorre sapere”, ndr), *nella percezione dell'essere umano non ne esiste, di fatto, una universale. Forse l'unica, quella che tutte le civilizzazioni del mondo riconoscono come tale, è la bellezza delle cose naturali, degli animali, dei paesaggi... Ragionare sul concetto di “mi piace” va nella direzione assolutamente opposta e rischiosa in quanto prodotto di un condizionamento culturale. Se il designer inizia a pensare a cosa piace ai propri clienti in quel momento, realizzerà necessariamente un progetto che quando entrerà nel mercato sarà già vecchio di almeno cinque anni.*

Benetti *Metis* - credits Jeff Brown.

> *«Si innova nel momento in cui si riesce a gettare il cuore oltre l'ostacolo e a decidere che non è necessariamente attraverso un percorso lineare che si riesce a ottenere un risultato fuori dall'ordinario».*

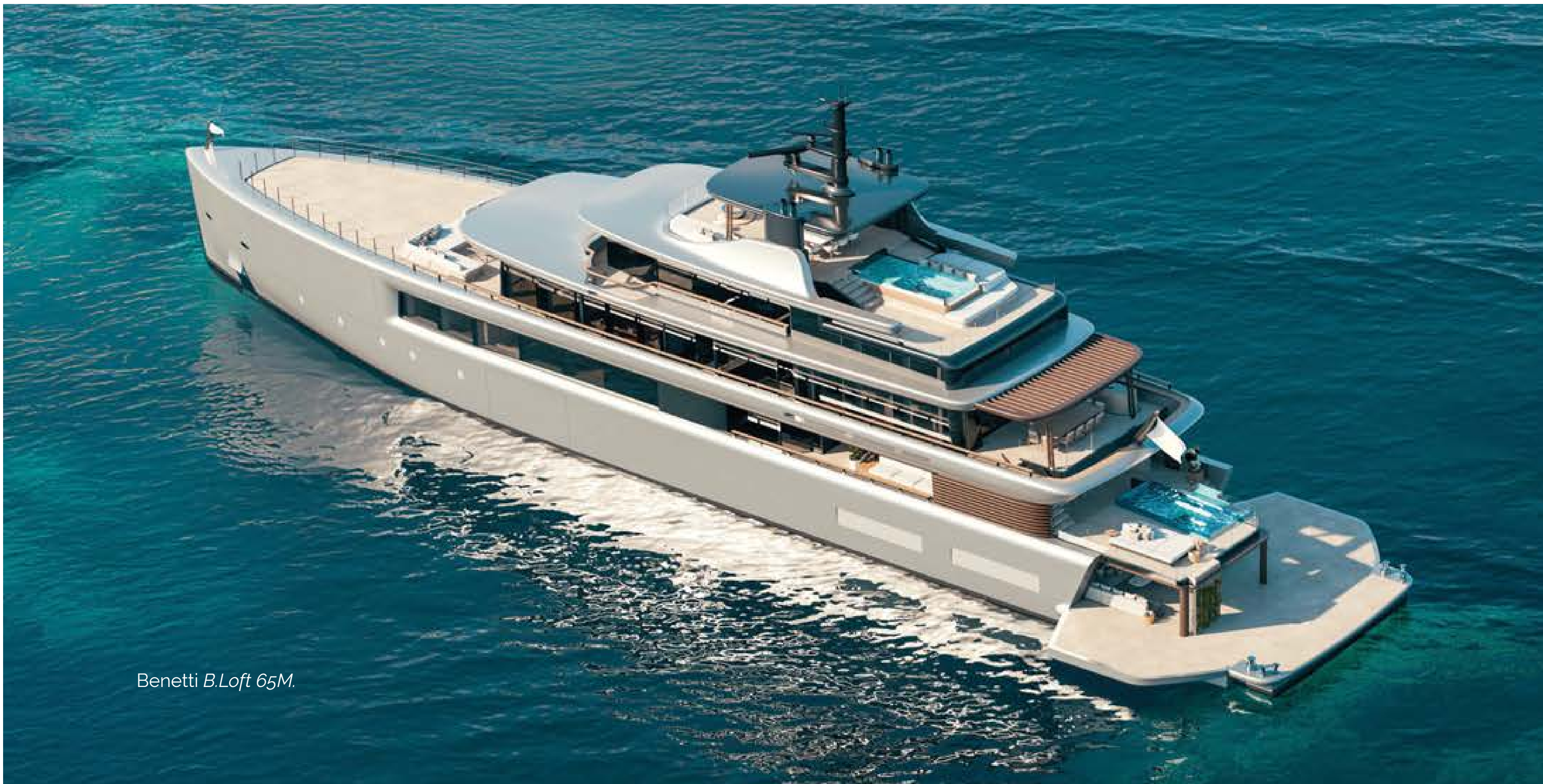
> *«Innovation is when you can throw your heart over the hurdle and decide that an efficient way is not necessarily to achieve something out of the ordinary».*

Benetti *Spectre*.



Il Benetti *B.Loft* porta un residential feeling contemporaneo a bordo di un mega yacht. Si caratterizza per il *Cabana Club* sul lower deck. Il beach club offre una vista a 270° con ali pieghevoli che permettono di espandere ulteriormente lo spazio. *B.Loft* combina i volumi di una villa con la luminosità di un loft dove gli interni raggiungono altezze di circa quattro metri, mentre le aree esterne, alcune delle quali trasformabili in ambienti interni, garantiscono estrema flessibilità e possibilità di personalizzazione.

The Benetti B.Loft *brings contemporary living on board a mega yacht. The* Cabana Club *characterises it on the lower deck. The beach club offers a 270° view with folding wings to extend the space further.* B.Loft *combines the volume of a villa with the lightness of a loft, where the interiors reach a height of around four metres. At the same time, the exterior spaces, some of which can be converted into interiors, guarantee extreme flexibility and customisation.*



Benetti *B.Loft 65M.*

Sarebbe, oltretutto, topico, legato cioè al luogo in cui è nato e cresciuto l'osservatore. Ognuno di noi è infatti inconsciamente condizionato dal contesto in cui ha vissuto ed è normale, ad esempio, che un certo tipo di architetture, decorazioni e immagini possano essere più familiari e gradite di altre, lontane e distanti da noi. La sfida, per quanto riguarda l'estetica, è quella di creare oggetti, anche spingendoci verso forme non convenzionali, il cui bilanciamento di volumi, proporzioni, vuoti e pieni ed elementi decorativi sia il più naturale e facile all'occhio possibile. Questo, insieme all'abitudine a ragionare avanti di almeno un lustro, è in qualche modo garanzia della persistenza nel tempo del funzionamento dell'estetica. Assistere a un varo è per me sempre una sofferenza perché vedo qualcosa che nella mia testa è nato almeno cinque anni prima.

Seeking beauty is a bit like seeking truth, where the concept of truth cannot simply be reduced to what "satisfies" and therefore comforts, and where the idea of beauty should go beyond the generic "what I like". This is where we start recounting an interesting dialogue that exceeded expectations. This is because the interlocutor could argue his thoughts further than usual, meaning he exceeded the expectations of those usually accustomed to "standard answers". The image that Giorgio Maria Cassetta, born in 1983, conveys of himself is as intense and complex, in the fullest and richest sense of the term, as one can imagine. Midway between the "mad scientist" and the undaunted knight who has made a virtue of restlessness, he is a unique creative. This latter vein which also transpires in specific outfit details (see the "different" cufflinks worn under a tailored suit at the launch of *Juno's 7*, Benetti's first Class 44M, for which he was responsible for the exterior and interior), is always interspersed, like a centre of gravity, with a rigorous and precise approach and dialectic that suggests excellent knowledge, order and discipline.

His passion for the sea comes from afar but not from his heritage: *"I started drawing boats when I was two years old and never stopped. I loved them, just as I have always loved the sea. I am a Sunday sailor; I love medium-small boats, where I don't need a crew and am more in contact with the sea. This is where I return to the natural state, to the 'wild' life that empties your mind and helps you get*

CdM *Raw.*

Cantiere delle Marche

Per Cantiere delle Marche ha disegnato quattro imbarcazioni: il 45 metri one-off *Tremenda* (exterior design), il *Deep Blue 155* (interior design), l'*RJ 100* (interior design) e il *RAW 102* (exterior e interior), pensato per trasmettere quell'aspetto potente e dominante che un explorer deve avere, senza rinunciare al lato divertente.

He has designed four yachts for the Cantiere delle Marche: the one-off 45-metre Tremenda *(exterior design), the* Deep Blue 155 *(interior design), the* RJ 100 *(interior design) and the* RAW 102 *(exterior and interior design), designed to convey the powerful and commanding look that an explorer must have, without giving up the fun side.*

CdM *Tremenda*.

Tankoa Yachts

Per il cantiere guidato dai fratelli Eva e Guido Orsi, Giorgio M. Cassetta ha firmato tre diversi lavori: gli interni di *Grey*, quinto esemplare della serie di grande successo S501, l'exterior e interior design del T450 *Go* e la nuova versione explorer del 45 metri attualmente in costruzione.

Giorgio M. Cassetta has signed three different projects for the shipyard run by siblings Eva and Guido Orsi: the interior of the Grey, *the fifth in the highly successful S501 series; the exterior and interior of the T450* Go; *and the new Explorer version of the 45-metre boat, which is currently under construction.*

back in touch with reality". He spends the other days of the week at work, travelling the world and in the studio he founded in Rome in 2015, two years after setting up on his own and after working on a series of essential jobs, first with Zuccon International Project and then with Andrea Vallicelli. Today, he leads a growing team of seventeen people. After graduating with honours in Industrial Design from the Sapienza University of Rome, Cassetta also gained some academic experience, having undertaken research work for some time at the Gabriele d'Annunzio University of Pescara. An experience from which he gained the propensity to share, an aspect that he continues to pursue with conviction in the studio, together with the other designers.

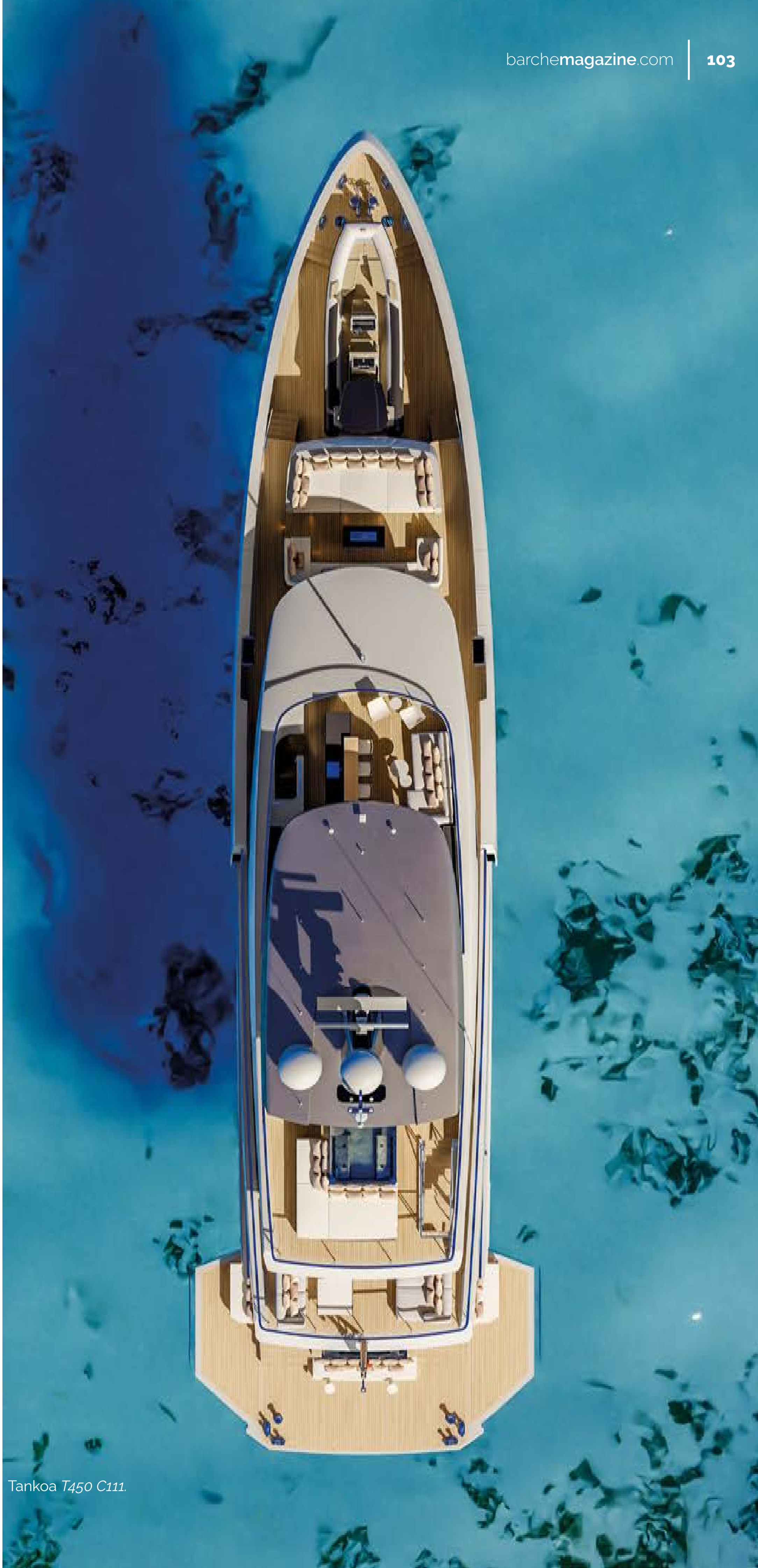
What does innovating mean to you?

Granted that today, the term, a bit like timeless or holistic, is perhaps among the most hackneyed and "dangerously" used, innovation, for me, has a precise meaning from a biological perspective even before design. Let me explain myself. We are biological machines programmed for self-preservation and, consequently, energy saving too. This means that our brain,

Tankoa 54 *Grey - photo by Julien Hubert TWW Yachts.*

«Per quanto riguarda l'estetica, la sfida che ci diamo, e cerchiamo di vincere quotidianamente, è quella di creare oggetti il cui bilanciamento di volumi, proporzioni, vuoti e pieni ed elementi decorativi sia il più naturale e facile all'occhio possibile, anche spingendoci verso forme non convenzionali».

«In terms of aesthetics, the challenge we set ourselves and try to meet daily is to create objects whose balance of volumes, proportions, voids and solids and decorative elements is as natural and pleasing to the eye as possible, even pushing us towards unconventional shapes».



Tankoa *T450 C111*.

accustomed to using neural pathways that have already been acquired, is driven to act through automated mechanisms that are based on harnessing experience from the moment we are born. Real innovation occurs when you decide not to use established paths and try to create new ones by forcing your mind towards something that is not biologically conventional. Innovation occurs when you choose to go off the beaten track, and this happens both biologically and within an organisation, within a company, when you abandon the absolute paradigm of efficiency: energy efficiency, on the one hand, and economic efficiency, on the other. Innovation occurs when you succeed in throwing your heart over the hurdle and deciding that an efficient path does not necessarily lead to an out-of-the-ordinary result. Moreover, this does not automatically turn out to be inefficient. It is simply outside the realm of predictability.

Among the many projects developed over the years by Cassetta's firm for private clients and builders, such as Benetti, Venture Yachts, Tankoa Yachts, Cantiere delle Marche and Advanced Yachts, to mention but a few, there is one, the Cigarette *Tirranna* (spelt just like that with two "r"s), stemming from an extraordinary instance of intersecting paths.

What does it mean to design and subsequently develop a successful product in terms of safety and functionality? *Safety at sea is an essential component, especially considering that average yacht users – I am referring to guests but to some extent also to crews – are not sailors who are used to going out in*

> *«Ho cominciato a disegnare barche a due anni e non ho mai smesso. Semplicemente mi piacevano, così come ho sempre amato il mare. Sono un velista della domenica, amo le barche medio piccole, quelle in cui non ho bisogno dell'equipaggio e sono più a contatto con il mare».*
>
> *«I started drawing boats when I was two years old and never stopped. I loved them, just as I have always loved the sea. I am a Sunday sailor; I love medium-small boats, where I don't need a crew and am more in contact with the sea».*

three-metre waves, people who have to make a living from the sea, but instead people who go on board as naively as they would enter a luxury hotel. Hence, all the more reason why the boat must immediately foster an image that guarantees safety. I find the onboard escape and movement routes fundamental, which must be carefully thought out and developed to make it possible to reach the areas for abandoning the ship, for example. Otherwise, they will be rendered useless. If I decide to put an electric sliding door on a key safety route, I have to anticipate that if the ship is at a particular angle, it will probably not be possible to open that door. Talking about functionality means identifying the quality of life on board and distinguishing a yacht from any other type of vessel.

Planning, even stylistic planning, starts with "how it works, "this applies to every deck, space, worktop, sink, set of drawers, etc. For each object, we establish the order of priority of functions and, from there, decide how to achieve it.

What does producing a good design mean for your studio? *Over and beyond the romanticism that can be attached to the concept of beauty, when I was a teenager, I was very fond of John Keats* (he recites, strictly in English, the last lines of the Ode on a Grecian Urn: "Beauty is truth, truth beauty" – that is all. Ye know on earth, and all ye need to know, ed.), *indeed, according to human perception there is no such thing as universal beauty. Perhaps the only one, the one that all world civilisations recognise as such, is the beauty of natural things, of animals, of landscapes... Reasoning on the concept of "I like it" goes in the opposite direction and is risky insofar as it is a product of cultural conditioning. If designers start thinking about what their customers like at the time, they will necessarily produce a design that will be at least five years old by the time it hits the market. Moreover, it would be topical and linked to the observer's birth and upbringing. Indeed, we are all unconsciously conditioned by the context in which we have lived, and it is normal for a specific type of architecture, decoration and imagery to be more familiar and pleasing than others that are far away and distant from us. As far as aesthetics are concerned, the challenge that we set ourselves in our small and limited cases and try to overcome daily is to create objects, even pushing ourselves towards unconventional shapes whose balance of volumes, proportions, voids, solids and decorative elements is as natural and easy on the eye as possible. This, together with the habit of thinking at least a decade ahead, is in some way a guarantee that the aesthetics will retain their appeal over time. Attending a launch is always a painful experience because I see something born in my head at least five years earlier.* ◣

TIRRANNA

«Con Tirranna*, che montava sei fuoribordo Mercury Verado per un totale di 2.400 cavalli di potenza, si doveva portare a bordo il non plus ultra del lusso, vedi, ad esempio, la tappezzeria Poltrona Frau. Fu così realizzata una* Bugatti del mare *che, alla velocità di crociera di 70 miglia all'ora, rimanesse rigida e assemblata al punto da non far percepire lo sbattere dei cavi elettrici all'interno dei corrugati. Cito questo dettaglio per indicare quale fosse il livello di attenzione messo nella costruzione e nell'allestimento. È stata un'esperienza fantastica, che ci ha visto sviluppare altri due modelli e che si è conclusa quando il cantiere è stato venduto».*

«Equipped with six Mercury Verado outboards delivering 2,400 horsepower, Tirranna *was designed to offer the ultimate luxury, including Poltrona Frau upholstery. The result was a* Bugatti of the sea *that, at 70 miles per hour, remained rigid and so well fitted out that it was impossible to hear the banging of the electric cables in the corrugations. I mention this detail to illustrate the level of care that went into the design and construction. It was a fantastic experience that led to developing two more models and ended with the shipyard sale».*

Cigarette *Tirranna - photo by Tom Leigh.*

Superyachts

Perfetta sintonia

In PERFECT harmony

BENETTI OASIS 40M *KAHALA*, DISEGNATO DA BONETTI/KOZERSKI, È STATO PROGETTATO PER VIVERE APPIENO A CONTATTO CON IL MARE

THE BENETTI OASIS 40M *KAHALA*, DESIGNED BY BONETTI/KOZERSKI, WAS DESIGNED FOR COMPLETE IMMERSION IN LIFE AT SEA

by Mariateresa Campolongo

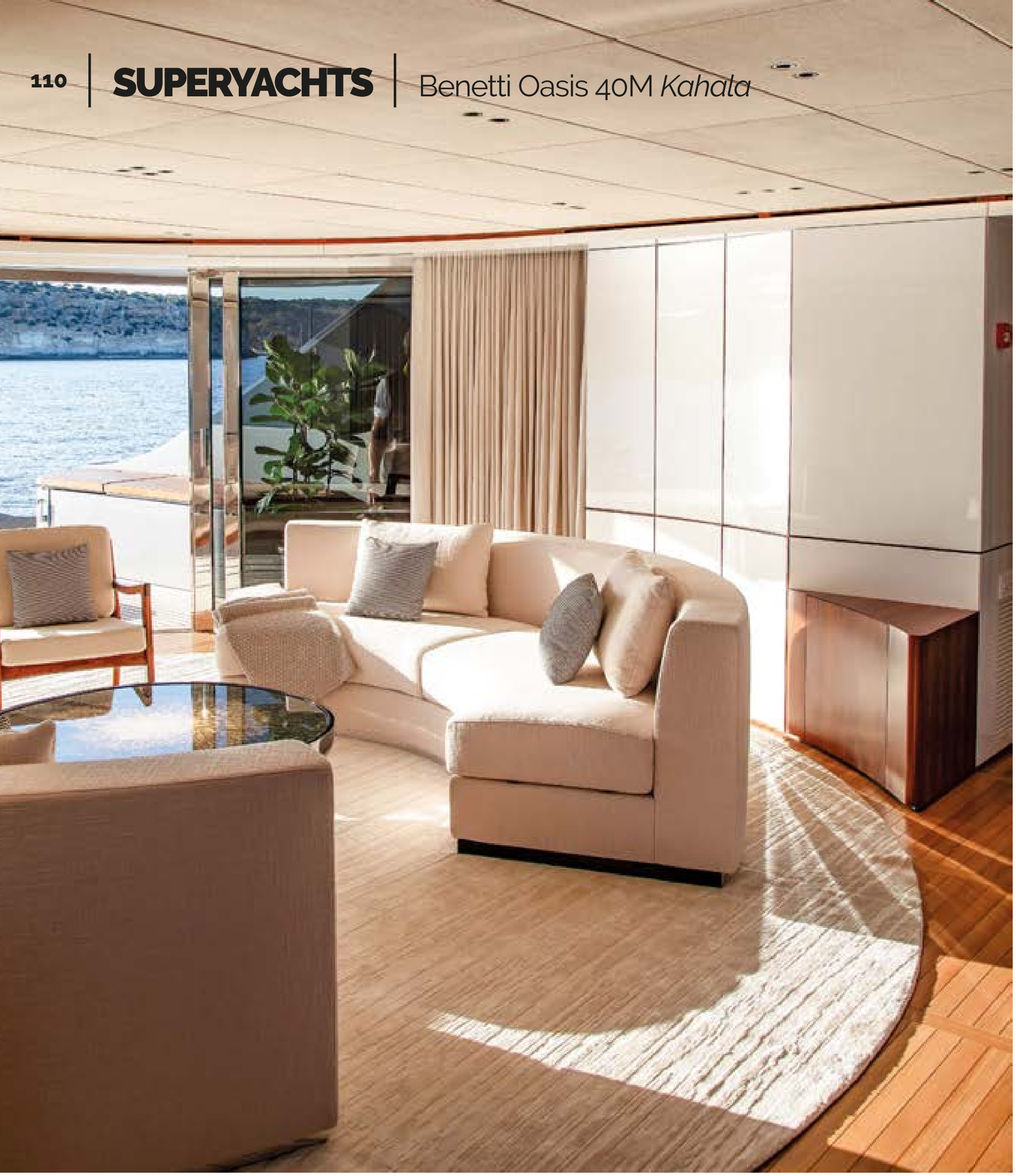
photo by Giuliano Sargentini

KAHALA
40.8m

Da qualunque prospettiva lo si guardi, *Kahala* è uno yacht che emana gusto, classe e stile da ogni millimetro: un concetto non così scontato quando si tratta di barche che superano i 40 metri dove è facile cadere nella tentazione dell'ostentazione. Siamo però a bordo di un Benetti e, in particolare, di un'unità di Oasis 40 metri: un progetto incentrato su un concetto di lifestyle di bordo, più informale e dinamico, ma sempre elegante ed esclusivo. Da un punto di vista morfologico e funzionale, la prima grande caratteristica di questa linea del cantiere Benetti è l'Oasis Deck, che si contraddistingue per una beach area che con le ali laterali apribili si trasforma in una vera e propria terrazza di 90 m² completamente aperta sul mare e vicina all'acqua. La caratteristica che, in particolare, colpisce di *Kahala* e che la rende ancora più unica rispetto alle altre unità della

All'interno del main deck di *Kahala*, il living è arredato con un ampio divano a C e poltrone vintage che appoggiano su un tappeto disegnato da Bonetti/Kozerski Architecture; a completare l'area dining, un tavolo custom per dieci ospiti.

On the Kahala's main deck, the living room is furnished with a large C-shaped sofa and vintage armchairs placed on a rug designed by Bonetti/Kozerski Architecture; a table for ten guests completes the dining area.

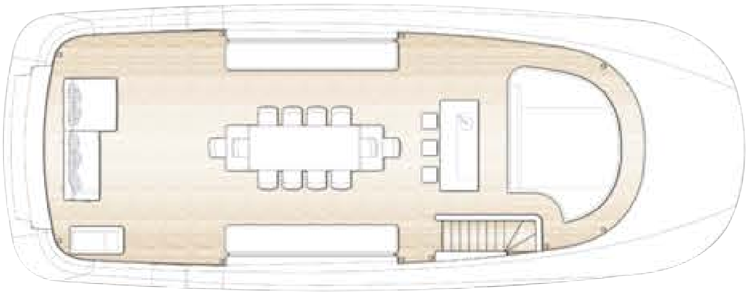


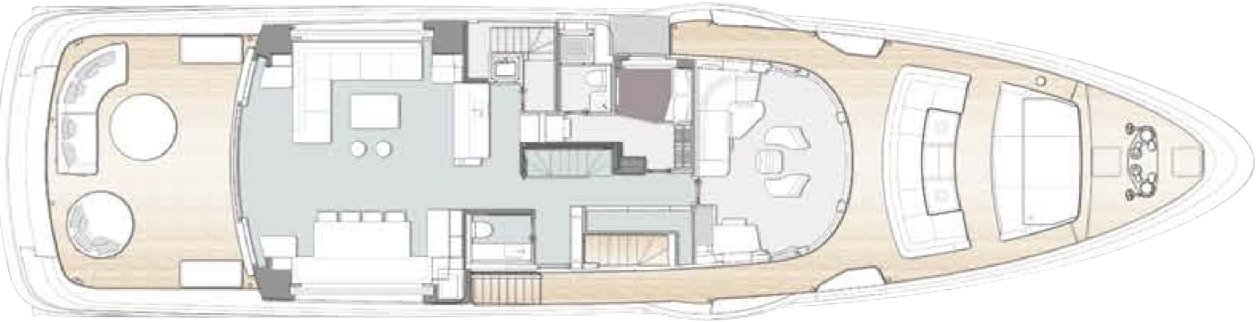
gamma, è l'assoluta sintonia di tutti gli elementi della barca. *"Quello che mi piace del progetto è la coerenza e un clima omogeno dall'esterno all'interno, che poi si declina in modi diversi nei vari ambienti senza però avere la cacofonia che, alle volte, si vede in alcune barche mentre si passa da un ambiente all'altro e cambia totalmente tutto"*, ci racconta Enrico Bonetti dello studio newyorkese Bonetti/Kozerski Architecture, che ha avuto un ruolo da assoluto protagonista nel decor e nella progettazione degli interni. *"Sono stato molto contento quando ho incontrato l'armatore di* Kahala*, perché lui voleva lo yacht esattamente come da disegno originale, quindi abbiamo seguito ogni finitura, ogni materiale, ecc., come era stato concepito inizialmente, una grande soddisfazione"*, afferma con entusiasmo e orgoglio Bonetti.

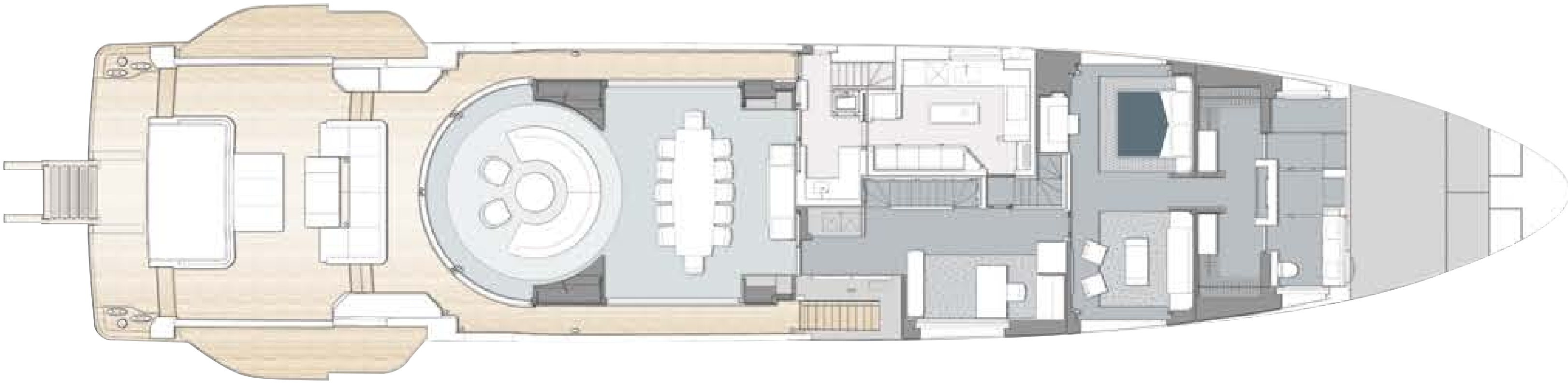
Se spesso il main deck degli yacht di grandi dimensioni è caratterizzato da uno spazio direzionale che poi termina in uno centrale costituito dal tavolo da pranzo, in *Kahala* lo spazio è scandito da diverse aree centrali – piscina infinity, zona living esterna, zona living interna e tavolo da pranzo – piccole isole che però non sono pensate a sé stanti ma suggeriscono diverse interazioni, favorendo la convivialità mentre si svolgono varie attività a bordo.

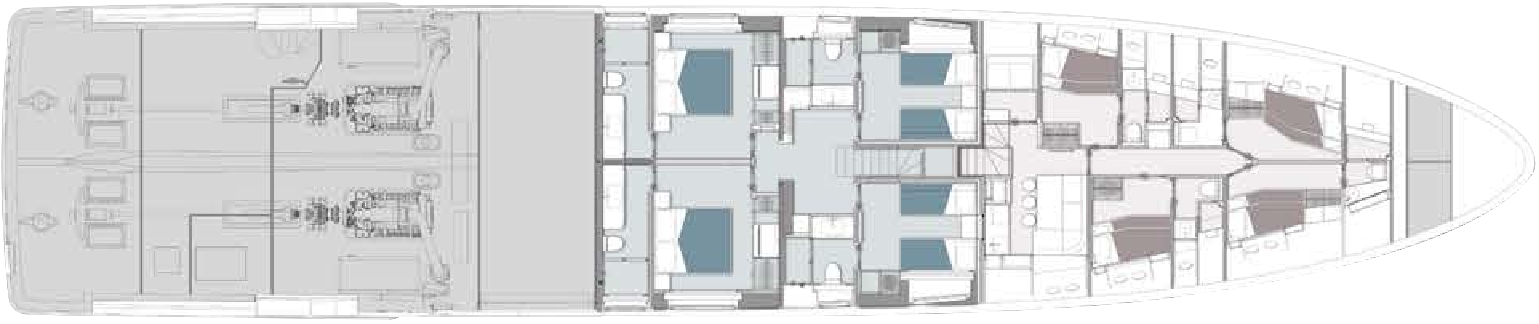
Costruito in vetroresina, *Kahala* dispone di 4 ponti. Offre cinque cabine per dieci ospiti e quattro cabine per otto membri d'equipaggio, oltre alla cabina del comandante.

Built in fibreglass, the *Kahala* has four decks.
It offers five cabins for ten guests, four for eight crew members, and the captain's cabin.









Nella cabina armatoriale è il palissandro a dare carattere all'ambiente. Il layout non prevede il letto posizionato sull'asse diametrale, ma anche qui è come se fossero state ricavate due piccole oasi a stretto contatto: a dritta un vero e proprio salottino privato, mentre a sinistra nave la zona notte.

The distinctive trait of the environment in the master stateroom is rosewood. The layout does not have the bed placed on the longitudinal axis because, in this case, the intent was to create two small and closely connected oases: starboard is a small private sitting room, while the night area is on the port side.

L'esterno è stato quindi portato all'interno non solo con i materiali, ma anche con il ritmo degli spazi che si susseguono.
All'interno il colore dominante è il bianco, che però non costituisce un ambiente monocromatico impersonale, come si può facilmente pensare.
Tutt'altro: le superfici verticali hanno una laccatura lucida che è realizzata con lo stesso procedimento che si usa per i pianoforti, ovvero diversi strati di lacca stesi a mano e poi levigati.
Il risultato è di un'elevata lucentezza, che permette alle superfici di essere neutre e assumere via via il colore che viene riflesso, come quello del cielo, del mare, ecc. Questi pannelli sono poi impreziositi dai bordi in palissandro, che è il legno principale degli elementi dell'interior yacht design. Il pagliolo in legno sottolinea la connessione interno-esterno: è come se il teak dell'esterno proseguisse anche all'interno, ma con un disegno più elegante.
Man mano che si entra più in profondità nella barca, i colori diventano più caldi e l'atmosfera molto piacevole.
Il progetto di illuminazione è stato pensato per creare un'atmosfera suggestiva: *"Più che illuminare indifferentemente il pavimento, si vanno a illuminare zone specifiche della barca: un quadro, un oggetto, o altro"*, afferma Bonetti, che prosegue: *"A centro della barca si trova lo studio vetrato con un mobile a sbalzo che abbiamo disegnato*

Il materiale principale che dà carattere all'interior yacht design è il palissandro, che crea interessanti contrasti con le superfici neutre. L'infinity pool ha una capacità di 5.500 litri, riscaldamento e idromassaggio, con un sistema di filtrazione per evitare gli sprechi.

The primary material that gives the interior yacht design its character is rosewood, which creates interesting contrasts with the neutral surfaces. The infinity pool has a 5,500-litre capacity, heating, and a jacuzzi with a dedicated filtering system to avoid waste.

e sopra una scultura commissionata dall'armatore a un artista hawaiano che viene illuminata dall'alto in modo specifico". Il profondo legame dell'armatore con le Hawaii viene sottolineato non solo dal nome *Kahala* della barca, ma anche con la scultura che riprende i temi dell'iconografia tipica della tradizione hawaiana. La perfetta sintonia a bordo si esplica anche con la precisa integrazione degli elementi di arredo progettati dallo studio Bonetti/Kozerski Architecture con i pezzi d'epoca dagli Anni '50 agli Anni '70.

From any perspective, the *Kahala* is a yacht that emanates taste, class, and style from every pore: something which is not always obvious when it comes to yachts over 40 metres in length where it is easy to yield to the temptation of ostentation. However, in this case, we are on board a Benetti, particularly a 40-metre Oasis unit: a project focused on an on-board lifestyle, more informal and dynamic but still elegant and exclusive. From a morphological and functional point of view, the main

trait of this line by the Benetti yard is the Oasis Deck, distinguished by its openable side wings that transform the beach area into an actual 90 m² terrace – completely open over the sea and right above the water. The characteristic that is particularly striking about the *Kahala* and makes it even more unique compared to the other units in the range is the complete harmony between all the yacht's elements. *"What I like about the project is its consistency and the homogenous atmosphere between exterior and interior, which is declined in different ways in the various environments, but without that clash of different styles that you experience on some yachts when you go from one space to the next, and everything changes"*, says Enrico Bonetti from the New York-based firm Bonetti/Kozerski Architecture, which played a key role in the interior decor and design. *"I was thrilled when I met the* Kahala's *owner because he wanted the yacht exactly as it was in the original drawings, so we applied every finish, every material, etc., as they had been initially conceived, with great satisfaction"*, Bonetti states with enthusiasm and pride.

While the main deck of large-size yachts is often characterised by a directional space that ends in a central space with a dinner table, on the *Kahala*, the space is divided into several central areas – infinity pool, outdoor living area, indoor living area, and dinner table – small islands which are however not conceived separately, but suggest different interactions, favouring social interaction while other activities are taking place on board. The outdoors has thus been brought indoors, not just in terms of materials but also with the rhythm of spaces that succeed each other.

The dominant colour is black, but without creating a monochromatic impersonal space, as one might think. On the contrary, the vertical surfaces have a shiny finish, made using the same procedure used for pianos, i.e., several layers of lacquer are spread by hand and then polished. The result is an extreme shine, which allows surfaces to remain neutral and gradually take on

Le ali laterali apribili consentono di avere una superficie della beach area di 90 m², permettendo una larghezza fino a 11 metri.

The openable side wings make it possible to obtain a surface of the beach area of 90 m², allowing for a width of up to 11 metres.

BENETTI, AZIMUT BENETTI GROUP

Via Michele Coppino, 104
I-55049 Viareggio
T. +39 0584 3821
www.benettiyachts.it

PROJECT

Naval architecture P.L.A.N.A. & Azimut Benetti • Concept + Exterior designer RWD • Interior designer Benetti Style Department

HULL

Length overall 40.8m/133' 11"
Beam max 8.5m/27' 11"
Draft max 2.1m/6' 11"
Gross Tonnage/386 GT
Hull and Superstructure/GRP
Full load displacement/295 t
Fuel tank capacity *45.000 l*/ 11,890 US gals
Fresh water capacity *8.000 l*/ 1,114 US gals
Owner & guest cabins: five cabins for ten guests (LSA for ten guests)
Crew cabins five cabins for nine crew

MAIN PROPULSION

Main engines 2x MAN V12-1400, 1029 *kW*@2300 RPM
Generators 2x KOHLER 100*kW*, 400 VAC, 3ph, 50 Hz
Bow thruster 65 *kW*
Stabilisers 9 *kW*
Max speed 17 knots
Range @ 11 kn 4000 Nm approx.

CLASSIFICATION

RINA

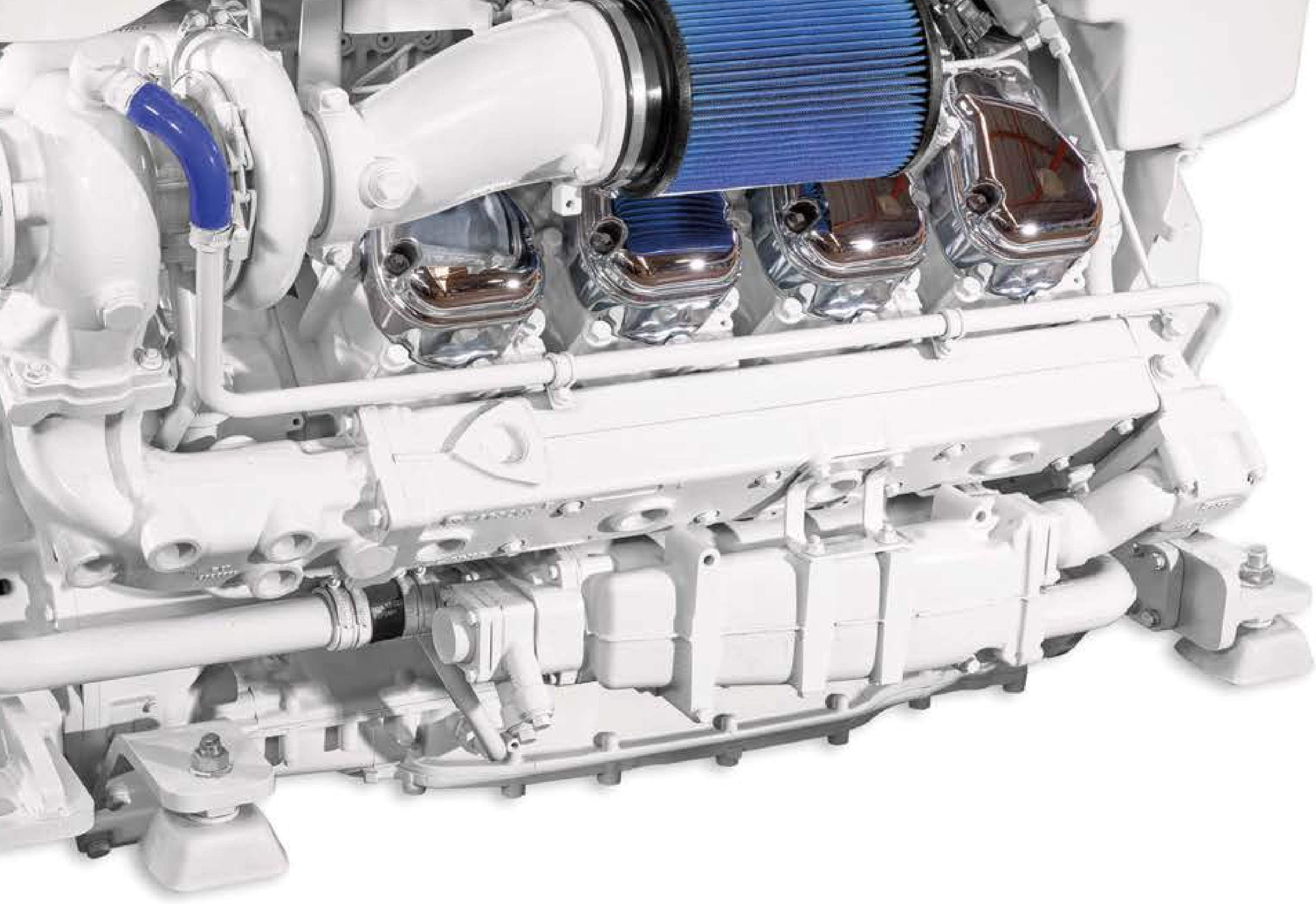
the reflected colour, such as the sky, the sea, etc. The edges then embellish these panels in rosewood, the principal wood used for the elements in the interior yacht design. The dunnage in wood underscores the connection between interior and exterior: it is as if the teak of the exterior continued inside as well but with a more elegant design.

As you venture deeper into the boat, the colours become warmer, and the atmosphere becomes welcoming and pleasant. The lighting project was conceived to create a suggestive mood: *"More than lighting the whole floor up indistinctly, the idea is to light up specific areas and details of the boat: a painting, an object, or something else"*, says Bonetti. He further explains: *"In the centre of the boat is the glazed study with a cantilever cabinet we designed carrying a sculpture commissioned by the owner from a Hawaiian artist, which is lit up from above with a dedicated light"*. The owner's deep bond with Hawaii is underlined not just by the yacht's name – *Kahala* – but also by the sculpture, which works with the themes of the typical iconography of the Hawaiian tradition. The perfect harmony on board the yacht is also expressed by the precise integration of furnishing elements designed by Bonetti/Kozerski Architecture with vintage pieces from the '50s and '70s. ◣

Engine room

Grazie a due motori Man V12, può raggiungere i 17 nodi di velocità massima. Alla velocità di 11 nodi, l'autonomia è di circa 4.000 miglia nautiche.

Thanks to two Man V12 engines, the top speed is 17 knots. At 11 knots, the range is approximately 4,000 nautical miles.



COMPLETE MARINE POWER SOLUTIONS

PROPULSION 10 TO 2200 HP

GENERATORS 5 TO 800 KW

EQUIPMENT

WORLDWIDE SERVICE

MARINE ENGINES SINCE 1952

nanni

Cover Story

IL *NUMARINE 30XP* È IL PRIMO SUPERYACHT DEL CANTIERE TURCO, GUIDATO DA ÖMER MALAZ, CON UNA PROPULSIONE IBRIDA DIESEL-ELETTRICA

THE *NUMARINE 30XP* IS THE FIRST SUPERYACHT FROM THE TURKISH SHIPYARD HEADED BY ÖMER MALAZ TO BE EQUIPPED WITH A HYBRID DIESEL-ELECTRIC PROPULSION SYSTEM

by Massimo Longoni - photo by Kerem Sanliman

Ready

to explore the world

30 XP
MINELLA

30.90m

Il *Numarine 30XP* si inserisce in una flotta di sette unità da 22 a 45 metri. Come per i modelli precedenti, Can Yalman è il progettista principale sia degli esterni, sia degli interni dello yacht. Ofist Design Studio, con sede a Istanbul, è il collaboratore di interior design per questo modello. Umberto Tagliavini è invece l'autore dell'architettura navale e dell'engineering.

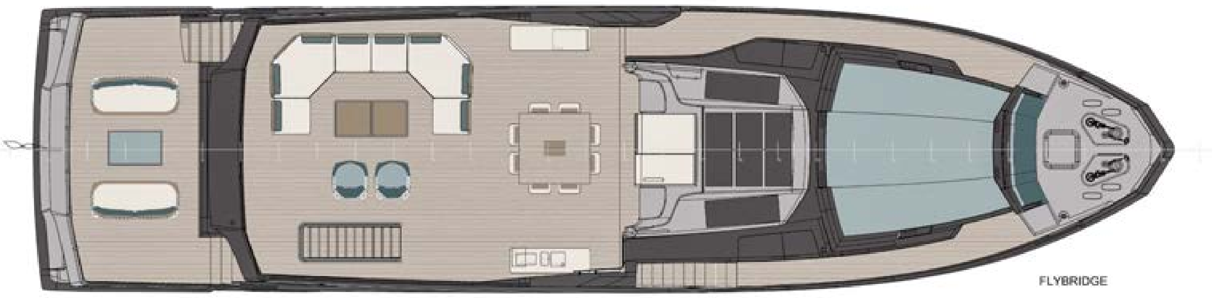
Il presidente di Numarine, Ömer Malaz ha dichiarato: *"Siamo lieti dell'accoglienza positiva per il nostro nuovo* Numarine 30XP. *È in tutto e per tutto uno yacht progettato per navigare in ogni parte del globo, proprio come tutti i nostri modelli, con la capacità di portare i proprietari e le loro famiglie in lungo e in largo in un comfort e una sicurezza straordinari. L'opzione di propulsione ibrida-elettrica segna l'inizio di una nuova era di minori emissioni per i nostri yacht. Ci aspettiamo che questa sia una scelta popolare".*

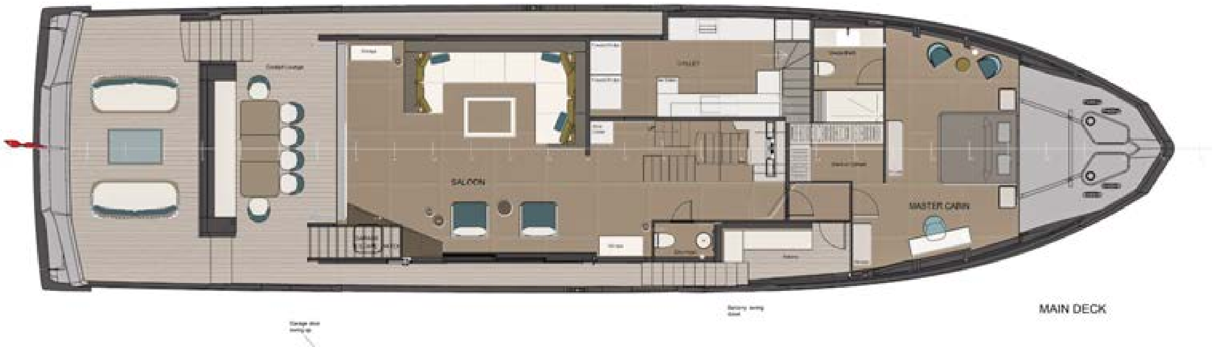
Con un ampio volume interno, pari a 208 Gross Tonnage, il layout del *30XP* è in grado di soddisfare la maggior parte

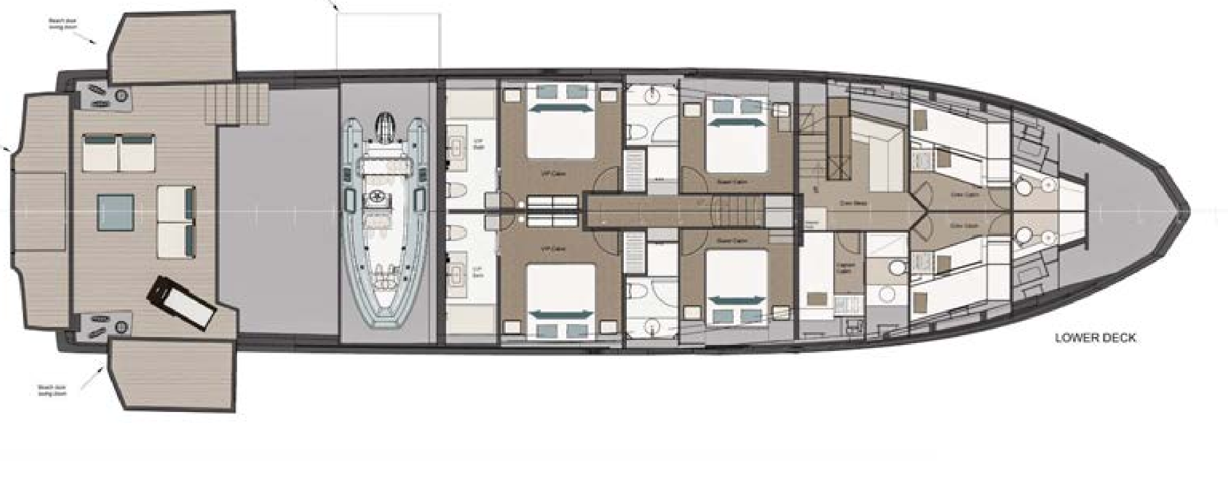
Numarine 30XP è uno yacht con ampi spazi esterni in coperta: la sala da pranzo sul ponte di poppa o il prendisole coperto garantiscono il massimo relax.

The Numarine 30XP *is a yacht with a lot of space on deck: the dining room on the aft deck or the covered sun deck will guarantee maximum relaxation.*

delle richieste e può essere adattato alle esigenze dei singoli proprietari.
Il design dello yacht dà priorità alla creazione di un forte legame con l'esterno. Al livello del ponte principale, le porte scorrevoli, a poppa e a dritta, aprono il salone all'esterno. Lo spazio è arredato con divani, poltrone e un bar vicino alle porte di poppa che può servire facilmente gli ospiti all'interno o all'esterno.
Le sistemazioni per la notte sono state progettate con cura, con la cabina armatoriale a prua del ponte principale dove si può sfruttare una vista fantastica e una privacy ottimale. Gli ospiti vengono alloggiati sul ponte inferiore in quattro ampie cabine. Sullo scafo numero uno, queste sono configurate come due doppie Vip con letti king-size e due doppie standard. La suite dell'armatore dispone di balcone privato che è il luogo perfetto per godersi la serenità delle baie circostanti. L'ufficio della cabina armatoriale dispone di una generosa scrivania, affacciata su finestre, che consente di lavorare nella massima tranquillità. Nel frattempo, gli ospiti possono godersi l'ampio beach club semiaperto a poppa. Le ali pieghevoli su entrambi i lati ampliano questo spazio a 46 metri quadrati e offrono più opzioni per gli sport acquatici e il nuoto. Un garage a caricamento laterale può ospitare un tender di 5,65 metri. Il beach club è un'area relax a soli tre gradini dal livello del ponte principale e regala la sensazione di essere su una piattaforma sospesa sul mare.
Il flybridge ha uno spazio flessibile, con una grande serie di divani a forma di U e un tavolo per otto persone. C'è spazio per un angolo bar e i ponti laterali conducono a una grande area prendisole. I pannelli solari possono essere installati nell'hardtop.
"Questo yacht offre un'esperienza a bordo eccezionale con i suoi interni spaziosi e ben arredati, uno straordinario design esterno, caratteristiche tecnologiche avanzate e sostenibili", ha affermato Malaz. *"Regala un'opportunità unica per*







La suite armatoriale comprende un ampio spogliatoio e un bagno con due lavandini, oltre a una scrivania e al balcone privato.
Le quattro cabine ospiti beneficiano di ampie finestre sullo scafo che coprono quasi l'intera larghezza dello spazio, portando la luce naturale all'interno e offrendo suggestive viste sul paesaggio marino.

The master suite includes a large dressing room, a bathroom with double sinks, a desk, and a private balcony. The four guest cabins benefit from large hull windows covering almost the entire width of the room, bringing natural light into the interior and offering stunning views of the sea.

«Poiché il 30XP è il nostro primo yacht diesel-elettrico, ci siamo ispirati a un'estetica di design scandinavo sostenibile che privilegia la semplicità, il minimalismo e la funzionalità. Vogliamo offrire la sensazione di sentirsi a casa anche quando si è in alto mare».

«As the 30XP is our first diesel-electric yacht, we were inspired by a sustainable, Scandinavian design aesthetic prioritising simplicity, minimalism and functionality. We want to offer the feeling of being at home even when you are far out at sea».

Ömer Malaz

connettersi con il mare, abbracciare lo stile di vita mediterraneo e creare ricordi indimenticabili circondati dalla bellezza della natura, il tutto godendo del meglio del lusso e dell'artigianato".

La propulsione è affidata a una tecnologia ibrida. La potenza del *30XP* può essere fornita da un sistema ibrido diesel-elettrico o da uno convenzionale composto da due motori Man di 560 cavalli ciascuno. Entrambi danno la stessa velocità massima di circa 13 nodi e una velocità di crociera di 10 nodi. Il *30XP* ha un'autonomia stimata di 3.000 miglia nautiche ad una velocità economica di 8 nodi. Nella versione ibrida, i due motori elettrici traggono la loro potenza da 4 generatori diesel da 108 *kW*. I motori elettrici sono altamente efficienti rispetto ai motori convenzionali, soprattutto a regimi più bassi, mentre alcuni generatori più piccoli consentono l'accensione e lo spegnimento secondo necessità. Questo sistema è in grado di garantire notevoli risparmi di carburante rispetto a un propulsore diesel standard. Numarine si impegna a rendere i suoi yacht il più sostenibili possibile utilizzando materiali ecologici nella costruzione e ottimizzando l'efficienza energetica a bordo. Gli yacht Numarine sono inoltre progettati con sistemi di gestione e riciclaggio dei rifiuti che mirano a ridurre al minimo il loro impatto ambientale.

A tutto ciò si aggiungono i sistemi avanzati di stabilizzazione per un maggiore comfort in mare, sistemi di automazione e controllo integrati per un facile utilizzo, apparecchiature di navigazione e comunicazione all'avanguardia e tecnologie domestiche intelligenti che forniscono connettività e controllo.

The *Numarine 30XP* is part of a fleet of seven units ranging from 22 to 45 metres. As with the previous models, Can Yalman is the leading designer of the yacht's exterior and interior. Ofist Design Studio, based in Istanbul, is the interior designer for this model. Umberto Tagliavini is the author of Naval Architecture and Engineering. Numarine Chairman Ömer Malaz said: *"We are delighted with the positive*

reception for our new Numarine 30XP. *She is every inch an explorer yacht, like all our models, with the capability of taking owners and their families far and wide in tremendous comfort and safety. But adding the hybrid-electric propulsion option marks the start of a new era of lower emissions for our yachts. We expect this to be a popular choice".*

With a large interior volume of 208 gross tons, the layout of the *30XP* can meet most requirements and be adapted to suit the needs of individual owners. The yacht's design is focused on creating a strong connection to the outside world. On the main deck level, sliding doors aft and to starboard open the saloon to the outside. The space is furnished with sofas, armchairs, and a bar near the aft doors, where guests can be entertained indoors or outdoors. The sleeping accommodation is carefully designed. The master stateroom is forward on the main deck, where owners can enjoy fantastic views and optimum privacy. Guests are accommodated on the lower deck, with four spacious cabins. On hull number one, these are configured as two VIP doubles with king-size beds and two standard doubles.

Engine room

La potenza del *30XP* può essere fornita da un sistema di propulsione ibrido diesel-elettrico o da un sistema di trasmissione convenzionale composto da due motori Man di 560 cavalli ciascuno.

The 30XP *can be powered by a hybrid diesel-electric or conventional propulsion system consisting of two 560hp MAN engines.*

The master suite has a private balcony, the perfect place to enjoy the tranquillity of the surrounding bays. The office in this stateroom has a generous windowed desk, allowing owners to work in peace. Meanwhile, guests can enjoy the large semi-open beach club aft. Folding portlights on either side extend this area to 46 square metres, offering more options for watersports and swimming. A side-loading garage can accommodate a 5.65 metre tender. The Beach Club is a relaxation area just three steps from the main deck level and feels like a platform floating above the sea.

The flybridge is a flexible space with a large set of U-shaped sofas and a table for eight. There is also space for a bar, and the side decks lead to a large sunbathing area. Solar panels can be fitted to the hardtop.

"This yacht offers an exceptional onboard experience with its spacious and well-appointed interiors, stunning exterior design, advanced technological features, and sustainable attributes", said Malaz. *"It gives a unique opportunity to connect with the sea, embrace the Mediterranean lifestyle, and create unforgettable memories surrounded by the beauty of nature, all while enjoying the pinnacle of luxury and craftsmanship. It is this onboard experience that distinguishes these models from the market"*.

Propulsion is provided by hybrid technology. The *30XP* can be powered by a diesel-electric hybrid or conventional system using two 560hp Man engines. Both give the same top speed of approximately 13 knots and a cruising speed of 10 knots. The *30XP* has an estimated range of 3,000 nautical miles at an economical speed of 8 knots. In the hybrid version, the two electric motors draw their power from four 108 *kW* diesel generators. The electric motors are highly efficient compared to conventional engines, especially at low speeds, while several smaller generators allow them to be switched on and off as required. This system guarantees significant fuel savings compared to a standard diesel engine. Numarine strives to make its yachts as sustainable as possible by using environmentally friendly materials in construction and optimising energy efficiency on board. Numarine yachts are also designed with waste management and recycling systems to minimise environmental impact.

Advanced stabilisation systems complement this for greater comfort at sea, integrated automation and control systems for ease of use, state-of-the-art navigation and communication equipment and smart home technologies that provide connectivity and control. ◣

NUMARINE

Gebze Plastikçiler Organize Sanayi
İnönü Mahallesi, Cumhuriyet Cad.
Balçik Yolu Üzeri, 1. cadde
Gebze 41400,
Kocaeli, Turkey
T. +90 262 751 06 82
explore@numarine.com
sales@numarine.com
www.numarine.com

PROJECT

Umberto Tagliavini (naval architecture) • Umberto Tagliavini and Numarine (engineering) • Can Yalman (exterior design) • Ofist Design Studio (interior design)

HULL

LOA 30.90m • Length 29.676m • LWL 28.32m • Maximum beam 7.5m • Draft (at full load) 1.81m • Full mass displacement 155,850 kg • Light mass displacement 131,270 kg • Gross Tonnage 208GT • Fuel tanks volume *19,000 l* • Water tank volume *2,700 l* Grey and waste water tanks volume *2,700 l*

MAIN PROPULSION

Danfoss-EM.PMI540-T1500
Maximum speed: 12.9 knots • Cruising speed: 10 knots • Economical cruising speed: 8 knots • Range: 3,000 nautical miles

GENERATOR

MASE VS130 VLS 108 *kW*e

BOW THRUSTER

Sleipner AC electric 43*kW* - 750Kgf thrust

STERN THRUSTER

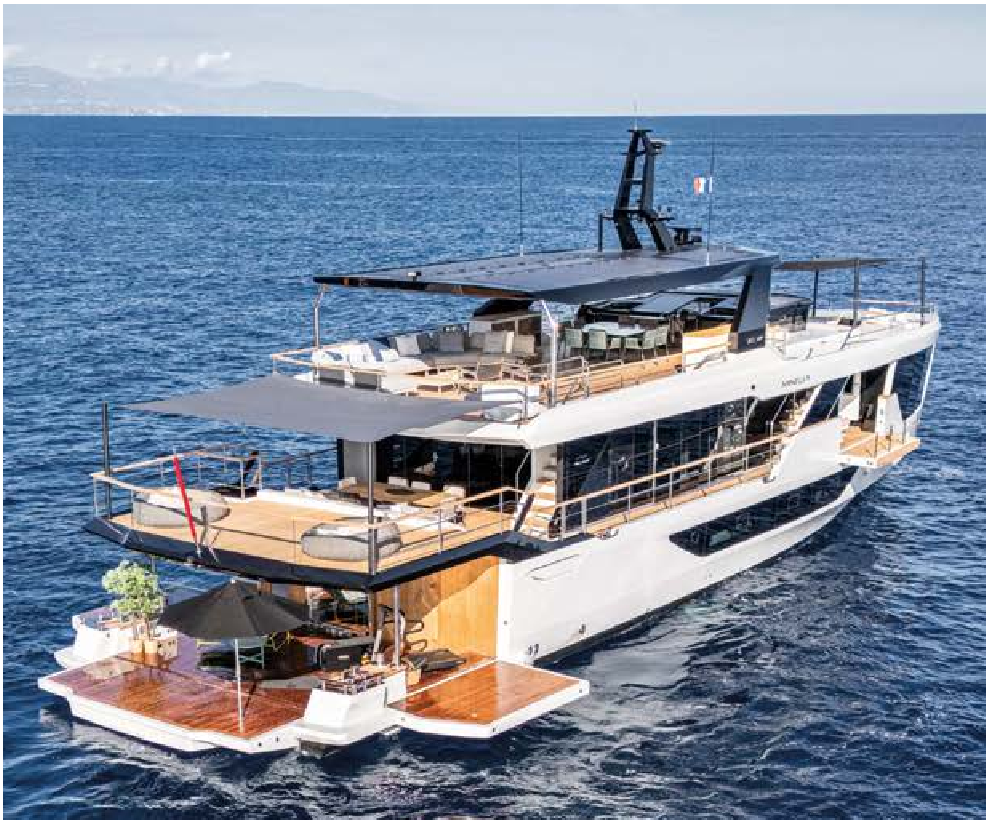
Sleipner AC electric 21*kW* - 320Kgf thrust

CERTIFICATION

RINA C +Hull •Mach, Y Unrestricted Navigation

Yalman e Ofist hanno lavorato insieme per creare spazi ampi e attraenti, per accogliere gli ospiti.

Yalman and Ofist worked together to create spacious yet attractive spaces for guest accommodation.



eurosail
yacht

FOUNTAINE PAJOT
SAILING CATAMARANS

Thira 80 o ***POWER 80*** per l'estate
2025 in esclusiva MONDIALE
solo con EURO SAIL YACHT

eurosail
yacht
Best Italian Flagship dealer

Per visite, informazioni tecniche e commerciali
chiamare: +39 346 37 888 88
sales@eurosailyacht.com

Preview

Infinite space

I VOLUMI SONO COSÌ AMPI CHE SEMBRA DI ESSERE A BORDO DI UN'ISOLA PRIVATA GALLEGGIANTE. MA IL PIANO VELICO GARANTISCE CHE SI MUOVA ANCHE CON VENTO LEGGERO

THE INTERIOR IS SO SPACIOUS IT FEELS LIKE YOUR OWN FLOATING ISLAND. BUT THE SAIL PLAN ALLOWS YOU TO MOVE AROUND EVEN IN LIGHT WINDS

by Niccolò Volpati

Quando sono salito a bordo di *Thira 80*, l'ultima novità e il più grande catamarano mai realizzato da Fountaine Pajot, mi sono sentito in una vera villa sul mare. Del resto, il successo dei multiscafi di questi anni, a vela, ma anche a motore, fonda le radici proprio in questo aspetto. Tanto spazio a disposizione. Volumi e superfici sono imparagonabili rispetto a un monoscafo. I numeri aiutano a capire, ma non spiegano tutto. La lunghezza fuori tutto si ferma un centimetro prima dei fatidici 24 metri, mentre il baglio supera gli undici metri. Qualsiasi attività si possa immaginare di fare a bordo, può essere ospitata all'aperto, in alto, all'interno o a pelo d'acqua. I pozzetti sono due, nel senso che lo spazio a prua è così esteso che è stato allestito come un secondo pozzetto. Questa area ospita prendisole, living, divanetti, mobile bar e una vasca idromassaggio. A poppa, invece, oltre ai divanetti, c'è un grande tavolo da pranzo. Le fiancate sono abbattibili, ma anche in questo caso, la superficie a disposizione consente di avere due terrazze arredate sull'acqua alle quali si aggiunge la piattaforma di poppa immergibile. Gli spazi all'aperto prevedono anche il fly che, oltre a ospitare due ruote del timone e i winch di manovra, contempla anche un'area living e una zona pranzo

Gli armatori hanno la libertà di selezionare mobili e tavolozze adatti al proprio stile personale, con opzioni di rivestimento dall'ampia gamma proposta da Pierre Frey.

Owners can select furniture and palettes to suit their personal style, with upholstery options from the distinguished Pierre Frey range.

con mobile cucina. Crociera però non è sinonimo solo di relax, ma anche di divertimento e lo studio Berret-Racoupeau, che ha curato per intero il progetto, ha ricavato due grandi vani per lo storage. Uno nella zona di prua pensato per le tavole da sup e uno a poppa per la moto d'acqua. Il varo è un gioco da ragazzi perché c'è un sistema a catapulta che permette di spostare agevolmente la moto sulla piattaforma di poppa immergibile e da questa al mare. Fountaine Pajot non ha trascurato nemmeno il tema della sostenibilità. I pannelli solari abbondano, si trovano sull'hardtop del fly, ma anche come estensioni laterali. Qual è il problema dei pannelli solari? Che tolgono spazio e che non consentono di far filtrare la luce. Fountaine Pajot ha però scelto dei modelli innovativi incastonati nel vetro. In questo modo si beneficia di energia rinnovabile senza rinunciare alla luce solare che illumina gli ambienti. La superficie complessiva dei pannelli di *Thira 80* permette di ottenere ben 8,2 *kW* e quindi di poter attivare l'aria condizionata per una notte intera, magari durante una sosta in rada, senza ausilio del generatore. Per gli interni la scelta principale che deve fare l'armatore è dove posizionare la cucina. La versione *Galley Up* la colloca all'interno del salone e quindi in prossimità della zona pranzo, del living e con il vantaggio di poter godere della vista a 360° sull'esterno. *Galley down*, invece, prevede la cucina nel ponte inferiore, nello spazio di congiunzione dei due scafi. In questo caso, il vantaggio è quello di avere un salone sul ponte principale ancor più ampio per il relax.

I pannelli solari, inclusi quelli integrati nei vetri, sono in grado di fornire 8,2 *kW* di energia.

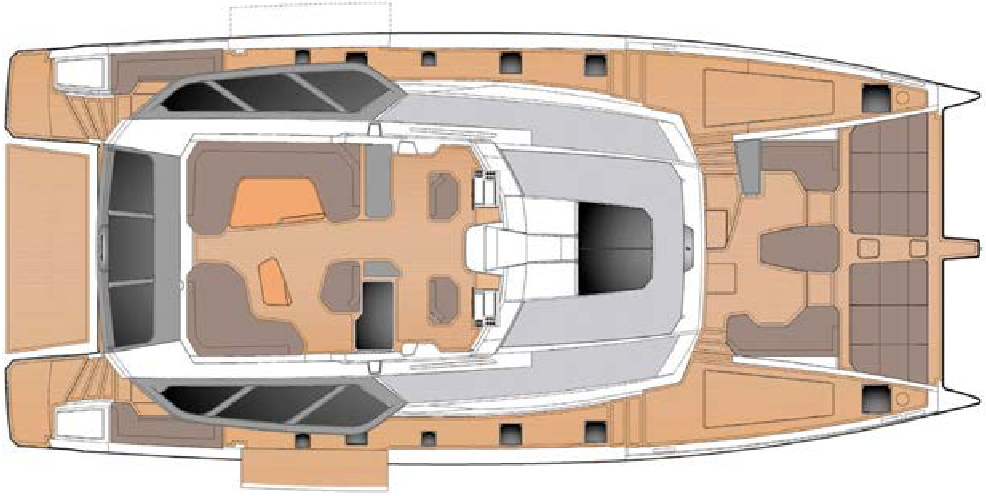
The solar panels, including those integrated in the windows, can generate 8.2 *kW*.

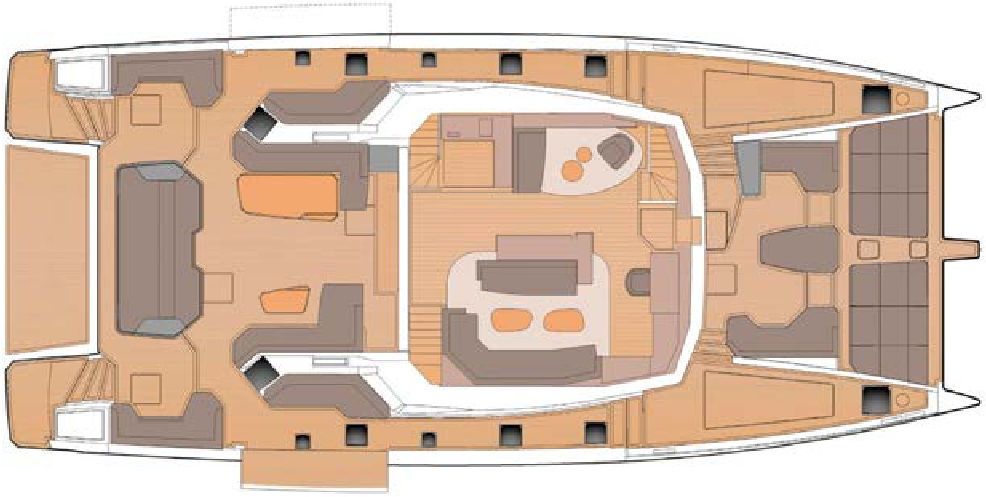
L'area notte, come è facile immaginare, propone diverse soluzioni. Quella armatoriale prevede quattro cabine, mentre la versione rivolta al charter arriva a sei. E infine, c'è il piano velico, perché, è bene non scordarselo, *Thira 80* è un catamarano a vela. Le cabine come suite, il garage per la moto d'acqua, i pannelli solari e il fly bridge potrebbero far pensare che si tratti di uno yacht a motore, ma non è così. *Thira 80* ha un albero passante e una superficie velica di circa 500 m² che dovrebbe garantire buone performance sottovela anche con venti leggeri. Si timona in cima al fly dove ci sono due ruote e tutte le manovre e si ha una buona visibilità sia verso prua, sia lateralmente. Nel salone, c'è una stazione di comando interna con il joystick di manovra e ampi display.

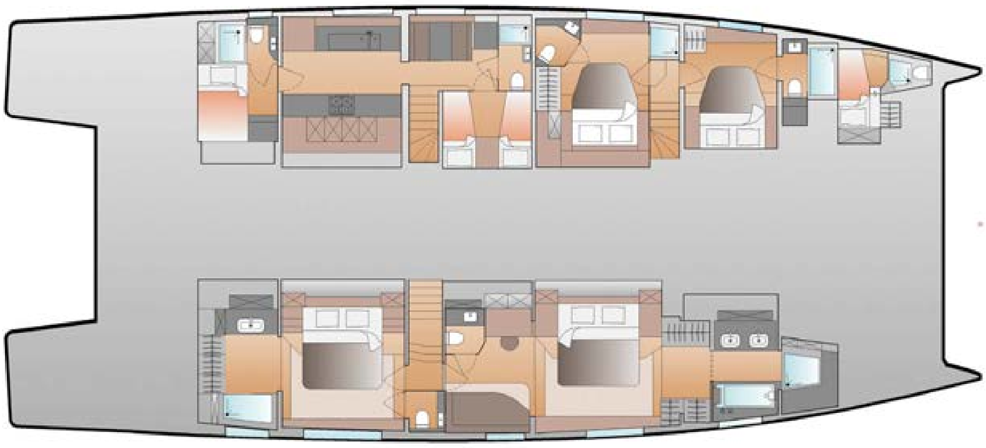
When I stepped aboard the *Thira 80*, Fountaine Pajot's latest (and largest) catamaran, I felt like I was in a villa by the sea. The success of multihulls - both sail and power - in recent years has been based on this quality. There is plenty of space. The space available is not comparable to that of a monohull. Figures may help, but they do not explain everything. The overall length is just one centimetre short of the crucial 24-metre certification mark, while the breadth is more than eleven metres. Every conceivable activity on board can be carried out outdoors, in the air, indoors or on the water. There are two cockpits, and the foredeck area is so large that it has been fitted out as a second cockpit. It is equipped with a sundeck, a living area, sofas, a bar cabinet and a Jacuzzi. At the stern, there is a large dining table in addition to the sofas. The sides fold down to create two furnished terraces on the water and a submersible aft platform. Additional open-air space is provided by the flybridge, which houses two wheels and winches, as well as living and dining areas and a galley. But cruising is not just about relaxing. It is also about having fun.

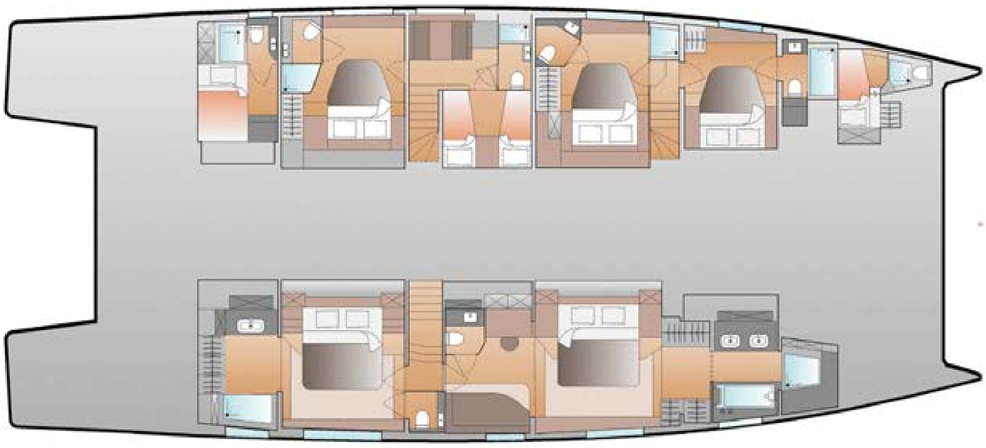
Le opzioni per gli interni sono numerose e consentono di scegliere tra quattro, cinque o sei cabine e se posizionare la cucina nel ponte inferiore oppure nel salone.

The interior options are numerous: the owner can choose between four, five or six cabins and whether the galley is on the lower deck or in the saloon.









La superficie velica totale di 496 m² garantisce buone performance sottovela anche con venti leggeri.

The total sail area of 496 square metres guarantees good performance even in light winds.

FOUNTAINE PAJOT

Thíra 80

Thíra 80
PIRAEUS

The Berret-Racoupeau design team, which oversaw the entire project, created two large lockers. One in the bow for paddleboards and the other in the stern for a jet ski. Launching is child's play thanks to an extendable system that makes it easy to move the jet ski onto the submersible bathing platform and from there into the water. Fountaine Pajot has not neglected sustainability. There are many solar panels, both on the top of the flybridge and on the side extensions. Usually, the problem with solar panels is that they take up space and do not let light through. But Fountaine Pajot has used innovative panels which are set into the glass itself, so that you can produce renewable energy but still get natural light inside the boat. The panels on the *Thira 80* can produce a total of as much as 8.2 *kW*, so the air conditioning can be left on all night, perhaps while at anchor, without the need for a generator. For the interiors, the main decision that a buyer has to make involves the location of the galley. The "galley up" version has it inside the saloon and so close to the dining and living areas, and

La superficie in coperta è così ampia che il layout prevede due pozzetti, uno tradizionale a poppa e uno a prua. *Thira 80* è il più grande catamarano che Fountaine Pajot abbia mai realizzato.

The deck is so wide that there are two cockpits, the traditional one at the stern and another at the bow. The *Thira 80* is the largest catamaran ever built by Fountaine Pajot.

FOUNTAINE PAJOT S.A.

Z.I. 17290 Aigrefeuille, Francia
info@fountaine-pajot.com
www.catamarans-fountaine-pajot.com

PROGETTO

Berret-Racoupeau Yacht Design

SCAFO

Lunghezza f.t. 23,99m • Baglio massimo 11,09m • Pescaggio 1,98m • Dislocamento a secco 65.200 kg • Serbatoio acqua *1.600 l* • Serbatoio carburante *2.400 l* • Sup. velica totale 496 m² • Sup. velica randa 200 m² • Sup. velica genoa 140 m² • Motore standard 2x175 cv

CERTIFICAZIONE CE

CAT A

PREZZO

A partire da 6.000.000 € più Iva
In configurazione armatoriale 7.400.000 € più Iva

PROJECT

Berret-Racoupeau Yacht Design

HULL

LOA 23,99m • Maximum beam 11.09m • Draft 198m • Light mass displacement 65,200 kg • Water tank volume 1,*600 l* • Fuel tank volume *2,400 l* • Total sail surface area 496 m² • Main sail 200 m² • Genoa 140 m² • Engines 2x175 hp as standard

EC CERTIFICATION

CAT A

PRICE

Starting from 6,000,000 € (Excl.VAT)
In the owner's configuration, 7,400,000 € (Excl.VAT)

has the advantage of 360 views. Whereas with the "galley down" version it's on the lower deck, in the area that connects the two hulls. That means you have more room on the main deck for the living area. As expected, there are plenty of options for the accommodation area. The master suite version has four cabins, a number that rises to six for the charter set-up. And finally, we have to look at the sail plan, and shouldn't forget the fact that the *Thira 80* is wind-powered. With suite-like cabins, the jet ski garage, the solar panels and the flybridge you might think that it was a powered boat, but it isn't. The *Thira 80* has a keel-stepped mast and around 500 square metres of sail which should ensure good performance under sail even with light winds. You steer from the flybridge, where there are two wheels and all of the rigging, and you have good sightlines, both fore and aft. In the saloon, there is an indoor helm station with a joystick and large display panels. ◣

> Lusso in crociera è sinonimo di spazio e qui certo non manca, ma anche di divertimento. A poppa c'è posto per una moto d'acqua e a prua un vano è dedicato ai sup.

> Luxury cruising means space (and there is plenty of it) and entertainment. There is room for a jet ski in the stern and space for SUP boards in the bow.

SUPERTENDERS
MONACO
why settle for less?
SUPERYACHT CHASEBOATS, LUXURY TENDERS, POWERBOATS ...
... and more!
+ 377 99 90 37 43
info@supertenders.net
supertendersmonaco.com

VILLA
FRANCIACORTA

BOKÈ NOIR
VILLA
FRANCIACORTA
MILLESIMATO
2019
VILLA
FRANCIACORTA
Bokè Noir
ROSÉ
PAS DOSÈ
AZIENDA AGRICOLA VILLA
MONTICELLI BRUSATI ITALIA

Nato per lasciare il *Segno.*

villafranciacorta.it

Take it easy

GRAZIE AI DUE MOTORI FUORIBORDO HONDA *BF250 V6*,
IL *BMA X299* CONIUGA EFFICACEMENTE COMFORT, PRESTAZIONI
E CONSUMI. LA VELOCITÀ MASSIMA È DI OLTRE 40 NODI.
IN NOVE METRI C'È SPAZIO PER QUATTRO PERSONE SOTTOCOPERTA

POWERED BY TWO HONDA *V6 BF250* OUTBOARDS,
THE *BMA X299* COMBINES COMFORT, PERFORMANCE AND FUEL
EFFICIENCY. THE TOP SPEED IS OVER 40 KNOTS. IT IS NINE METRES
LONG, BUT THERE IS ROOM FOR FOUR PEOPLE BELOW DECK

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello

HON
250
HONDA
250

Semplicità e normalità sono due concetti sui quali filosofi o artisti hanno ragionato spesso. Io non sono né l'uno, né l'altro e quindi, molto umilmente, mi limito a due citazioni che mi sono venute in mente durante il test di *X299*, l'ammiraglia di BMA. La prima è quella di Bertolt Brecht che sosteneva che fosse proprio la semplicità la cosa più difficile da realizzare; la seconda è di Lucio Dalla che in una canzone diceva che *"l'impresa eccezionale, è essere normale"*. *X299* ha proprio questa filosofia. In un panorama affollato di cose strane, originali ed eccentriche questo è, molto semplicemente, un natante per la crociera in famiglia o con gli amici. Abitabilità e buone prestazioni in sicurezza, queste sono le caratteristiche fondamentali. Semplice però non vuol dire che si debba rinunciare all'aspetto estetico. Il design ha la sua importanza e *X299*, grazie a Carlos Vidal che ha curato il progetto in collaborazione con l'ufficio tecnico di Ribitaly, ha una linea che definirei sportiva e aggraziata allo stesso tempo, senza sacrificare la funzionalità. L'allestimento della coperta è tradizionale e sfrutta al meglio le superfici a disposizione. La prua è un unico grande prendisole, grazie all'ancora priva di musone. Inoltre, a pruavia della consolle, il cassero è ricoperto da un cuscino che funge da schienale. In questo modo si ottiene un prendisole confortevole che va dalla consolle fino all'estrema prua. Il quadrato del pozzetto ospita un mobile cucina/bar lineare e un divano a L con un grande tavolo montato su una gamba telescopica. Abbassando il tavolo si completa il prendisole di poppa. Sullo specchio, oltre a due fuoribordo, si trovano le spiaggette di poppa che consentono di accedere al mare facilmente. Infine, a centro scafo, la consolle ha una plancia

HONDA
250
250

HONDA BF250

È un motore ben conosciuto e ben rodato. Un V6 di derivazione automotive che riesce nell'impresa di coniugare due aspetti spesso in contrasto tra loro: prestazioni e consumi. BF250 ha molta coppia e infatti sono riuscito a planare in soli due secondi e mezzo. L'altra caratteristica fondamentale di Honda è il sistema ECOmo. Si tratta del sistema di carburazione magra, cioè quello che consente di ridurre il rapporto stechiometrico. In sostanza, quando si naviga a una velocità costante, aumenta la quantità di aria e quindi si riduce quella della benzina. È per questo che si ottiene una combustione più efficiente e parca nei consumi. Gli strumenti di Honda, inoltre, indicano con una cornice di colore verde quando ci si trova in questo regime, in modo da poter navigare limitando il consumo di carburante. Con BMA *X299*, infatti, navigavo a 30 nodi con circa 90 litri/ora totali e a 25 con solo 70 litri.

This is a tried and tested engine. A V6 that made its debut in the automotive world and succeeded in the challenge of joining together two elements that are often in conflict: performance and fuel consumption. The BF250 developed significant torque, and I got on a plane in just 2.5 seconds. The other crucial feature of Honda engines is the ECOmo system. It's a lean burn fuel method that reduces the stoichiometric ratio. When you travel at a constant speed, the amount of air circulating increases and the amount of fuel decreases, which is how you get a more efficient combustion that uses less fuel. The Honda instruments have a green surround that shows when you are operating in that mode and allows you to limit fuel usage. I found myself going at thirty knots on the BMA X299, using around ninety litres per hour in total, and when we were doing 25, that figure fell to seventy litres.

sufficientemente grande per ospitare plotter e strumenti. La postazione si completa con due seggiolini per pilota e copilota. Ma l'ottimizzazione degli spazi a disposizione più riuscita è quella sottocoperta. *X299* ha una lunghezza fuori tutto di 9,10 metri con interni in grado di garantire comfort a quattro persone. La configurazione prevede la dinette trasformabile a prua che permette di avere una cuccetta matrimoniale ampia e con una buona abitabilità sopra la testa. Il bagno è anch'esso voluminoso e le altre due cuccette si trovano a poppa sotto il piano di calpestio del pozzetto. La zona della dinette trasformabile è rialzata proprio per guadagnare aria e infatti, lungo i passavanti laterali della coperta, si devono fare due gradini per raggiungere la prua, ma lo stesso è impossibile a poppa. Nonostante ciò, l'abitabilità è apprezzabile. Ribitaly ha una lunga tradizione di carene riuscite bene. Lo ha dimostrato per i gommoni BWA e Flyer e non si smentisce nemmeno nel caso delle imbarcazioni BMA. La conferma arriva anche da *X299*. Il mare fuori dalla diga foranea di Genova è piuttosto impegnativo: l'onda è di mezzo metro e il vento teso arriva da Nord. Per testare le prestazioni metto la prua verso Sud e allontanandomi dalla costa il mare e il vento rinforzano. Ma la carena si è dimostrata morbida. Il passaggio su onda, anche quando si è trattato di invertire la rotta e affrontare il mare di prua, è sempre stato tranquillo. La V di prua fa il suo dovere egregiamente. Fende l'onda e permette di navigare senza colpi. Anche la sensazione di controllo in virata e compiendo varie evoluzioni è positiva. Il parabrezza non è molto alto e rappresenta un vantaggio e uno svantaggio. Il vantaggio è che la visibilità è perfetta, lo svantaggio è che quando si naviga con vento teso e mare formato si deve prestare attenzione per evitare spruzzi in coperta. Quello che mi ha convinto meno è la timoneria, un po' troppo dura per i miei gusti. Sullo specchio di poppa c'erano due Honda da 250 cavalli ciascuno che, oltre a un'ottima accelerazione e tanta spinta, hanno garantito ottimi consumi grazie a ECOmo, il sistema di carburazione magra che consente di ridurre il carburante ai medi regimi. Con 500 cavalli sono arrivato a 41,5 nodi, ma chi ama una crociera più tranquilla può accontentarsi di una coppia di 200 cv che, del resto, è anche la potenza consigliata dal cantiere. Chi non può fare a meno delle sensazioni forti può spingersi fino a una coppia di 300 cv, la massima installabile a poppa.

I volumi sono da crociera per davvero. Quattro persone possono trascorrere a bordo tutto il tempo necessario senza rinunce.

The volumes are those of a boat for cruising. Four people can spend all the time they want without doing anything.

Simplicity and normality are two concepts that philosophers and artists have often debated. I am neither a philosopher nor an artist, so I humbly restrict myself to two quotations that came to mind when we tried out the *X299*, the BMA flagship. The first is Bertolt Brecht's claim that simplicity is the most challenging thing to achieve; the second comes from Lucio Dalla, who sang, *"It is being normal that is exceptional"*. The *X299* is an expression of that thought. This is simply a boat for cruising with family or friends in a landscape full of strange, original and eccentric things. Habitability and safety are the key features. But simplicity does not mean sacrificing aesthetics. The design has its importance, and the *X299*, thanks to Carlos Vidal, who oversaw the project in collaboration with Ribitaly's technical department, has a line that I would describe as both sporty and graceful without sacrificing functionality. The deck has a traditional setup and uses the available area as well as possible. The bow is a single large sun pad, even though the anchor doesn't have a bow roller. There is a cushion that works as a seat back in front of the helm station, so you get a comfortable reclining area reaching right to the bow itself.

La collaborazione tra Honda e Ribitaly, che coinvolge anche i gommoni della linea Flyer e BWA, si basa su un accordo di co-marketing. Questo prevede un supporto reciproco in termini di visibilità e comunicazione e si concretizza, inoltre, con un lavoro di pre-rigging. Questa attività consente alla rete vendita BMA di ricevere imbarcazioni, pronte per essere completate di motorizzazione. Questa condizione garantisce al cliente finale un prodotto tecnicamente efficiente, accurato e funzionale.

The partnership between Honda and Ribitaly, which also involves the ribs of the Flyer range and BWA, is based on a co-marketing agreement. It covers reciprocal support in terms of visibility and communication, as well as pre-rigging work. This allows the BMA sales network to receive boats ready to have engines fitted, ensuring the end client gets a technically efficient, accurate, and functional product.

L'allestimento versatile permette di ottenere molto spazio per il living o due prendisole, uno a prua e uno a poppa. Il quadrato del pozzetto ospita un mobile cucina/bar lineare e un divano a L con un grande tavolo montato su una gamba telescopica

The versatility of the possible layouts means you can choose between a lot of room for a living area or two sun pads, one forward and one aft. The cockpit houses a straight galley/bar unit, an L-shaped sofa, and a sizeable high-low table, which completes the stern sun pad when lowered.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

41.5

AUTONOMIA MN
RANGE NM

170

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kw

10.8

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.1

HONDA MOTOR EUROPE LTD. ITALIA
Via della Cecchignola, 13
I-00143 Roma (RM)
www.honda.it
Flyer, Ribitaly Srl
Via Solferino, 7
I-20121 Milano (MI)
www.bmaboats.com

PROGETTO

Carlos Vidal Design • Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO

Lunghezza f.t. 9,10m • Lunghezza di omologazione 7,98m • Larghezza massima 2,90m • Dislocamento a vuoto 3.200 kg • Serbatoio carburante *560 l* • Serbatoio acqua *165 l*

MOTORE

2xHonda BF250 • Ciclo operativo 4 tempi • Potenza 183,9 *kW* (250 cv) • Alesaggio per corsa 89mm x 96mm • Cilindrata 3.583 cc • Regime di rotazione massimo 5300-6300 giri/minuto • Peso a secco 290 kg

PREZZO

Il prezzo base con 2x 250 cv Honda (183,9 *kW*) è di 191.900 € + Iva

PROJECT

Carlos Vidal Design • Shipyard technical department

HULL

LOA 9.10m • Length 7.98m • Maximum beam 2.90m • Light mass displacement 3,200 kg • Fuel tank volume *560 l* • Water tank volume *165 l*

MAIN PROPULSION

2xHonda BF250 • 4 stroke • Outlet mechanical power 183.9 *kW* (250 hp) • Bore&Stroke 89mm x 96mm • Swept volume 3,583 cc • Maximal rotational speed 5300-6300/min • Dry weight 290 kg

PRICE

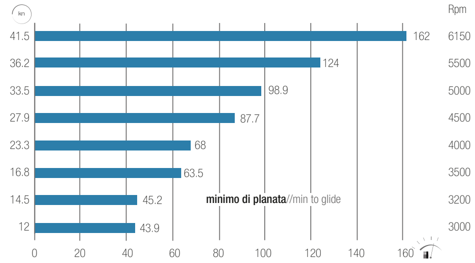
The starting price powered with 2x 250 hp (183.9 *kW*) Hondas is 191,900 € Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località	Genova//Genoa (Italy)
Altezza onda//Wave height	50 cm
Vento forza//Wind speed	18 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	3
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*400 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 2,5 secondi
Gliding time of 2.5s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 19 secondi
Gliding time of 19s for a speed change from 0 to 41.5 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

2.9

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi	Rumore su scala A (in plancia) dB Sound level on scale A (at the dashboard) dB
3000	12.0	43.9	3.6	138	72
3200	14.5	45.2	3.1	161	72
3500	16.8	63.5	3.8	131	73
4000	23.3	68.0	2.9	172	75
4500	27.9	87.7	3.1	161	78
5000	33.5	98.9	2.9	172	82
5500	36.2	124	3.4	147	83
6150	41.5	162	3.9	128	84

HONDA
250
VTEC
HONDA
250
VTEC
HONDA

Sullo specchio di poppa c'erano due Honda da 250 cavalli ciascuno che, oltre a una buona accelerazione e tanta spinta, hanno garantito ottimi consumi.

On the transom, there were two 250-horsepower Hondas, which (delivering excellent acceleration and a lot of thrust) kept fuel consumption down.

The cockpit houses a straight galley/bar unit, an L-shaped sofa, and a sizeable high-low table, which completes the stern sun pad when lowered.
On the transom, there are two outboard engines and stern platforms that provide easy access to the sea. Finally, amidships, the console has a dashboard large enough to accommodate plotters and instruments. The workstation is completed by two seats for the pilot and co-pilot. However, the most successful space optimisation was done on the deck below. The *X299* is 9.10 metres long overall, with interiors that can house four people comfortably. The configuration has a dinette set forward, becoming a sizeable double room with excellent headroom. The bathroom is also spacious, while the other two berths are located aft, below the cockpit. The convertible dinette area is raised for extra volume, and you have to climb up two steps along the side decks to the bow, which is impossible in the stern. Despite that, it has an appreciable amount of headroom. Ribitaly has a long tradition of making hulls that work, as shown with their BWA and Fly dinghies, and the BMA boats don't disappoint either. Confirmation also comes with the *X299*. The sea outside Genoa's wall was hard work: half-metre waves and a stiff wind coming in from the north. I headed south to test the boat's performance, and as I moved away from the coast, the sea got worse, and the wind strengthened.

Engine data

La coppia di BF250 di Honda regala ottime prestazioni. Alla massima sono arrivato a 41,5 nodi. La potenza consigliata è una coppia di 200 cv e quella massima installabile è una coppia di 300.

The pair of Honda BF250s delivers excellent performance, and I reached 41.5 knots. The yard recommends using a 2x200 hp set-up, while the maximum is a couple of 300-horsepower outboards.

> I pregi della carena sono la stabilità e la sicurezza in navigazione, dimostrate anche su un mare decisamente fastidioso e impegnativo.
>
> The hull's most positive features are its stability and safety underway, which we tested on a sea that was hard work and decidedly annoying.

But the hull turned out to have a soft feel. It was never complicated to get through the waves, even when turning back and taking them on the bow. The V-bow did its job excellently. It fends off the waves and means you can go through the water without slamming. The feeling of control I got when turning and doing some manoeuvres was also very good. The windscreen isn't very high, which is both a pro and a con. The advantage is perfect visibility; the disadvantage is that when there is stiff wind, and you are travelling through rougher seas, you must pay attention to ensure spray doesn't reach the deck. I was less convinced by the steering, which was a bit too hard for my taste. On the transom, there were two 250-horsepower Hondas, which (delivering excellent acceleration and a lot of thrust) kept fuel consumption down. Thanks to the ECOmo lean burn system, you can reduce fuel usage at mid-range revs. With the 500 horsepower available, I got to 41.5 knots, but people looking for a calmer cruise can happily make do with a pair of 200-hp outboards, which is the rating recommended by the yard. Thrill addicts can go up to a pair of 300s, the most you can fit. ◣

BMA
BMA X299

Vivete
SOGGIORNI
INDIMENTICABILI

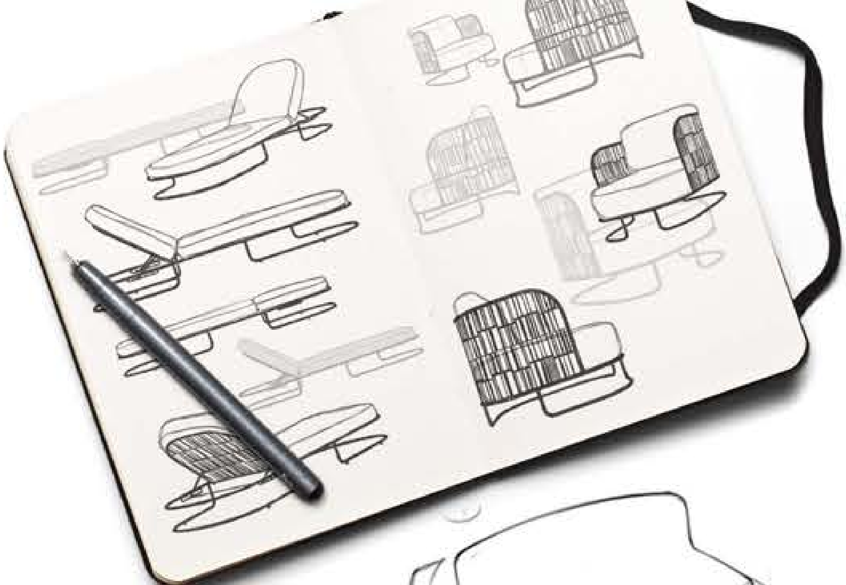
Scoprite l'essenza dello stile di vita della Riviera al Fairmont Monte Carlo, un emblematico resort urbano situato nel cuore del Principato.

(+377) 93 50 65 00
fairmont-montecarlo.com

Fairmont
MONTE CARLO

Valorizzare i Giovani

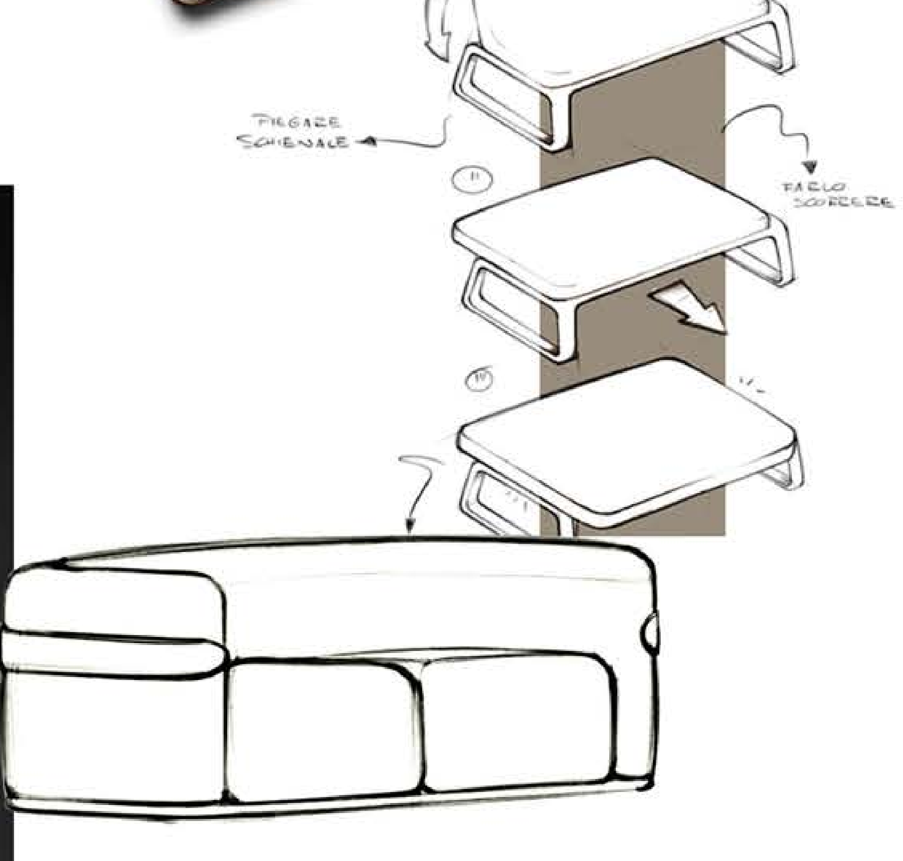
Promoting young people

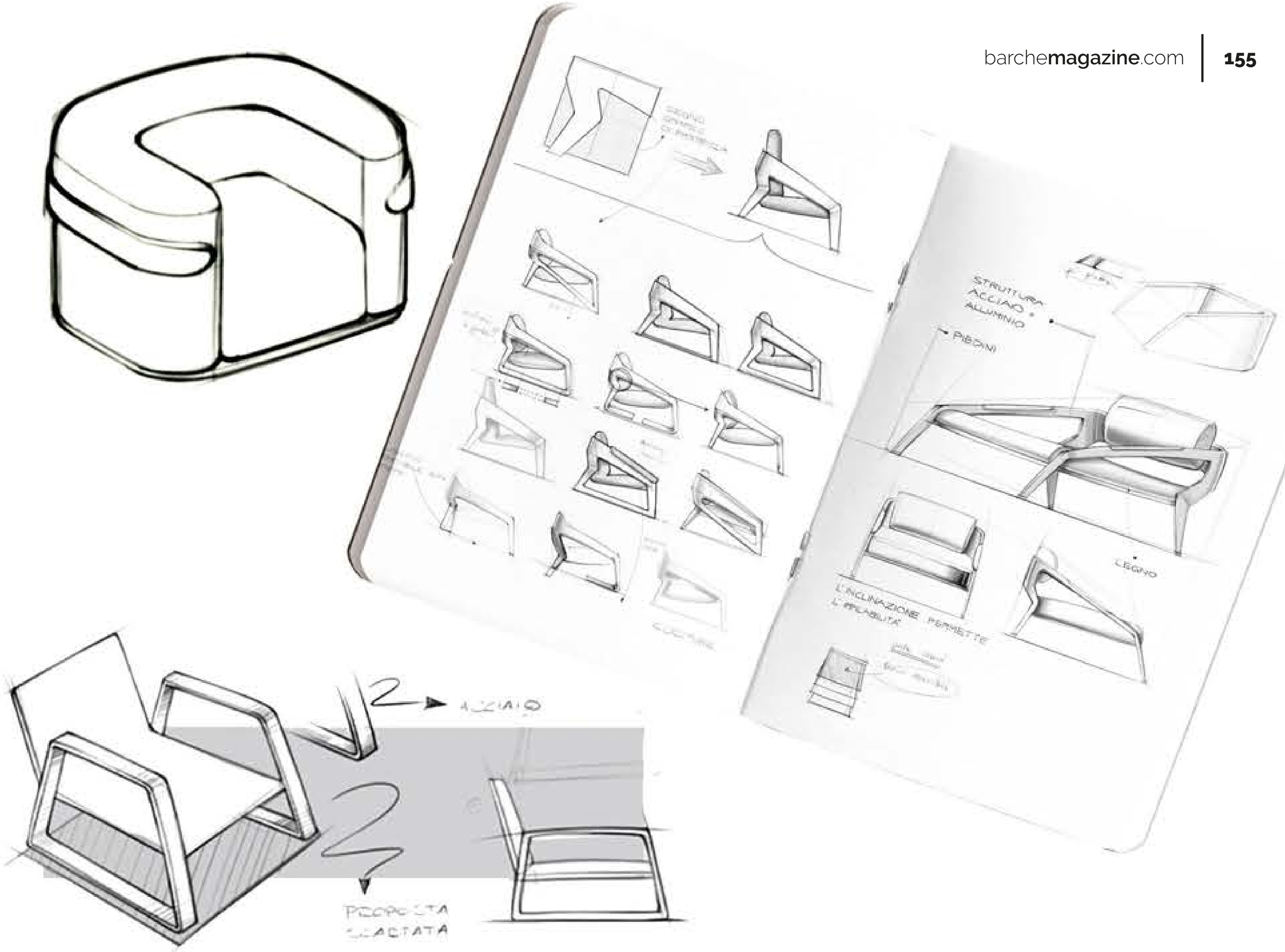


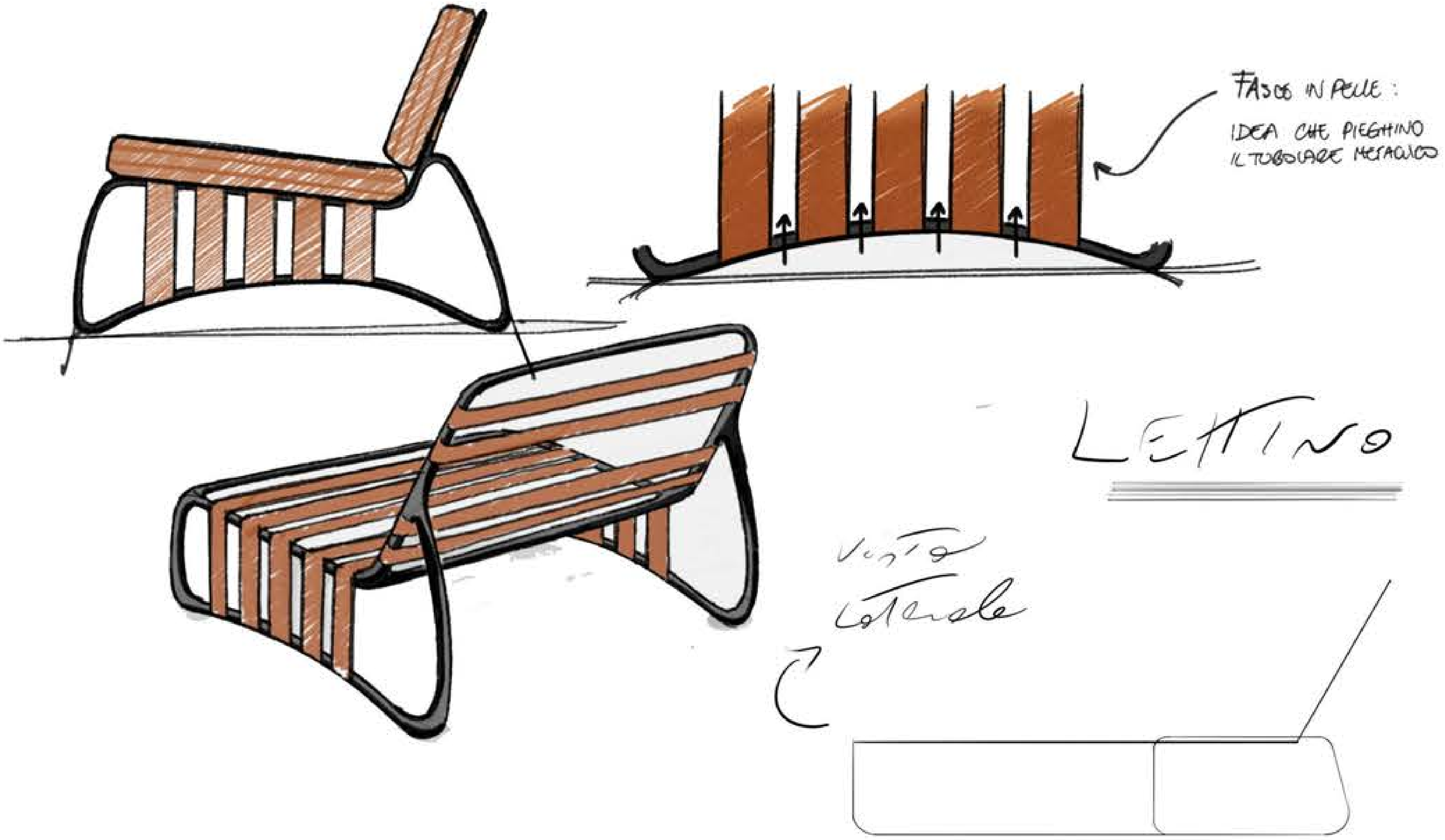
ASSEGNATA LA SECONDA BORSA DI STUDIO INTITOLATA A GIOVANNI BESENZONI AL MIGLIOR PROGETTO PRESENTATO DAGLI STUDENTI DI INDUSTRIAL & RESEARCH DESIGN DELL'ACCADEMIA DI BELLE ARTI LABA BRESCIA CHE SI SONO CIMENTATI NELLA CREAZIONE DI UNA COLLEZIONE OUTDOOR COMPLETA

THE SECOND SCHOLARSHIP, NAMED AFTER GIOVANNI BESENZONI, WAS AWARDED TO THE BEST PROJECT PRESENTED BY INDUSTRIAL & RESEARCH DESIGN STUDENTS AT THE LABA BRESCIA ACADEMY OF FINE ARTS, WHO TRIED TO CREATE A COMPLETE OUTDOOR COLLECTION

by Massimo Longoni



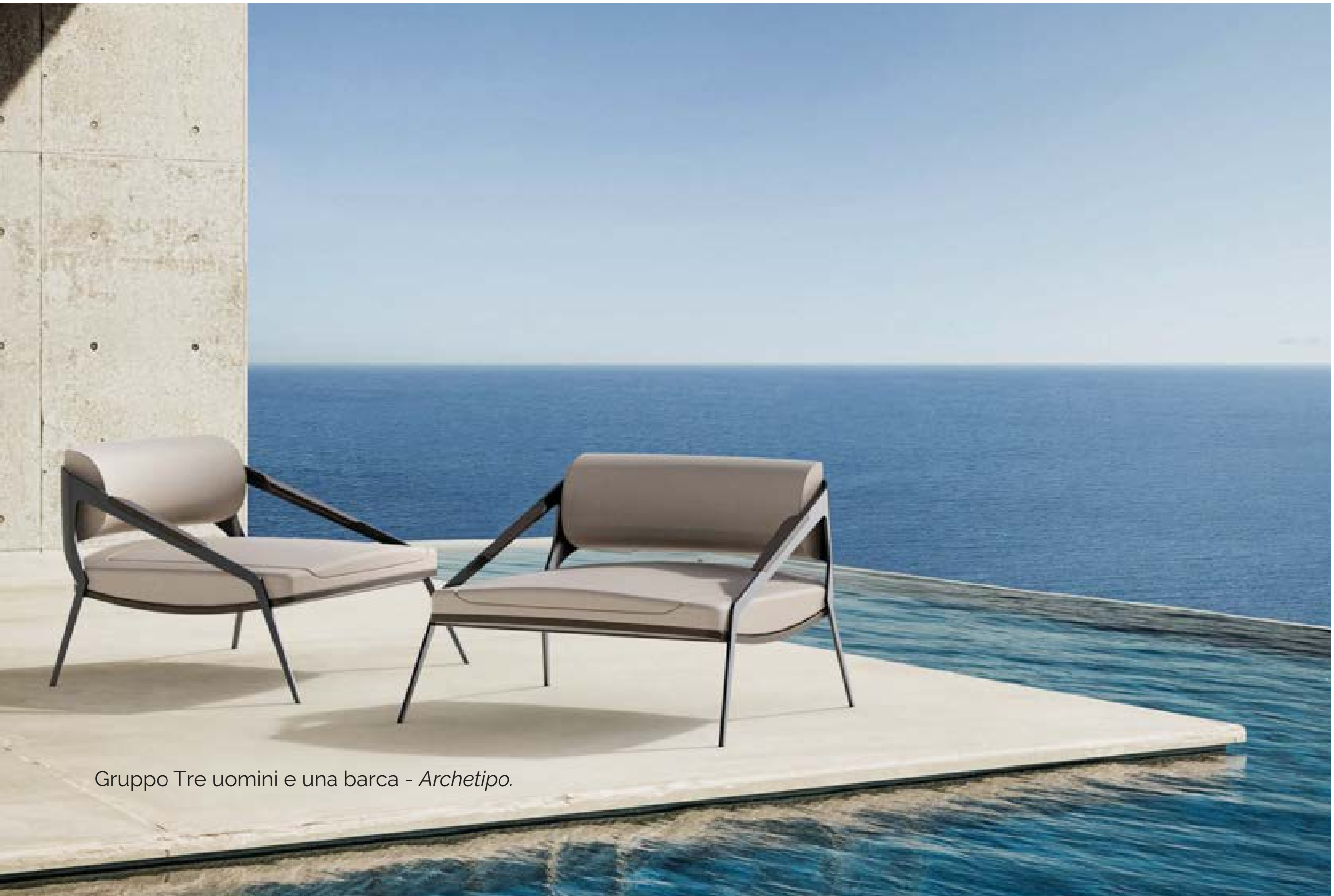

STRUTTURA ACCIAIO + ALLUMINIO
PIEDINI
LEGNO
L'INCLINAZIONE PERMETTE L'IMPILABILITÀ
ACCIAIO
PROPOSTA SCARTATA


FASCE IN PELLE:
IDEA CHE PIEGHINO IL TUBOLARE METALLICO
LETTINO
vista laterale

SEA DESIGN EXPERIENCE

> *«Il premio Giovanni Besenzoni, istituito nel 2023 per celebrare i 55 anni dell'azienda è per noi un'opportunità preziosa per sostenere e coinvolgere i giovani, stimolandoli alla creatività e allo studio del design nautico».*
>
> *«The Giovanni Besenzoni Award, launched in 2023 on the company's 55th anniversary, is a valuable opportunity for us to support and involve young people, encouraging them to be creative and to study nautical design».*
>
> Giorgio Besenzoni

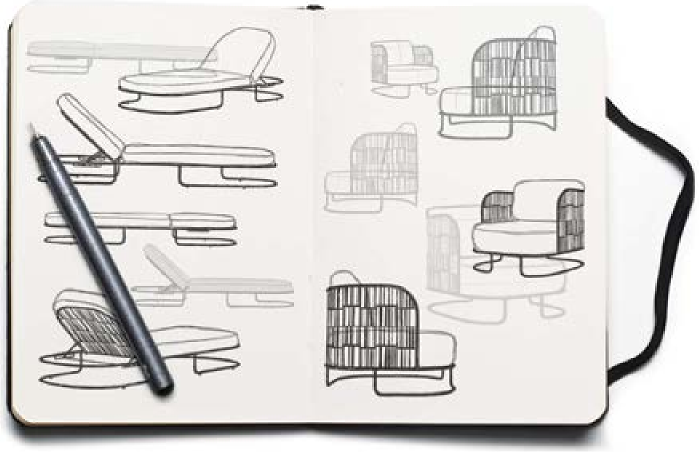
Istituita in collaborazione con l'Accademia LABA e curata dal professor architetto Filippo Rossi, questa borsa di studio mira a valorizzare le nuove generazioni di designer e a promuovere l'innovazione artistica, incoraggiando nuovi studi e idee per il progresso estetico e tecnologico. *"L'innovazione è guardare al futuro, tenendo per mano il passato"* era un motto caro a Giovanni Besenzoni, fondatore visionario dell'azienda a cui è dedicato il premio. La sua filosofia di prodotto, orientata all'eccellenza e all'avanguardia del design, è il principio fondante di questo riconoscimento. La sfida, rivolta agli studenti del primo e secondo anno del Biennio di Industrial & Research Design di LABA, consisteva nella progettazione di una collezione outdoor completa: poltrona, divano, tavolino e lettino prendisole che riflettesse le ambientazioni esterne, fosse adatta anche all'installazione a bordo di uno yacht e avesse il mare come fonte d'ispirazione. I progetti dovevano rispecchiare l'identità del marchio Besenzoni, riconoscibile per l'uso sapiente dei metalli combinati con altri materiali, e per il know-how nel campo degli imbottiti e delle sedute. Gli studenti, organizzati in gruppi da Filippo Rossi (la cui attività principale è quella di Chef Commercial Officer di Floating Life. N.d.r.), hanno presentato i loro elaborati in tavole



Gruppo Tre uomini e una barca - *Archetipo.*

Il primo premio è stato assegnato al Gruppo *Tre uomini e una barca* per il Progetto *Archetipo*. Il gruppo è formato da Giacomo Furlan, Lorenzo Ferrari, Giacomo Marinoni.

The first prize was awarded to the Tre uomini e una barca *group for the* Archetipo *project. The group consists of Giacomo Furlan, Lorenzo Ferrari, and Giacomo Marinoni.*



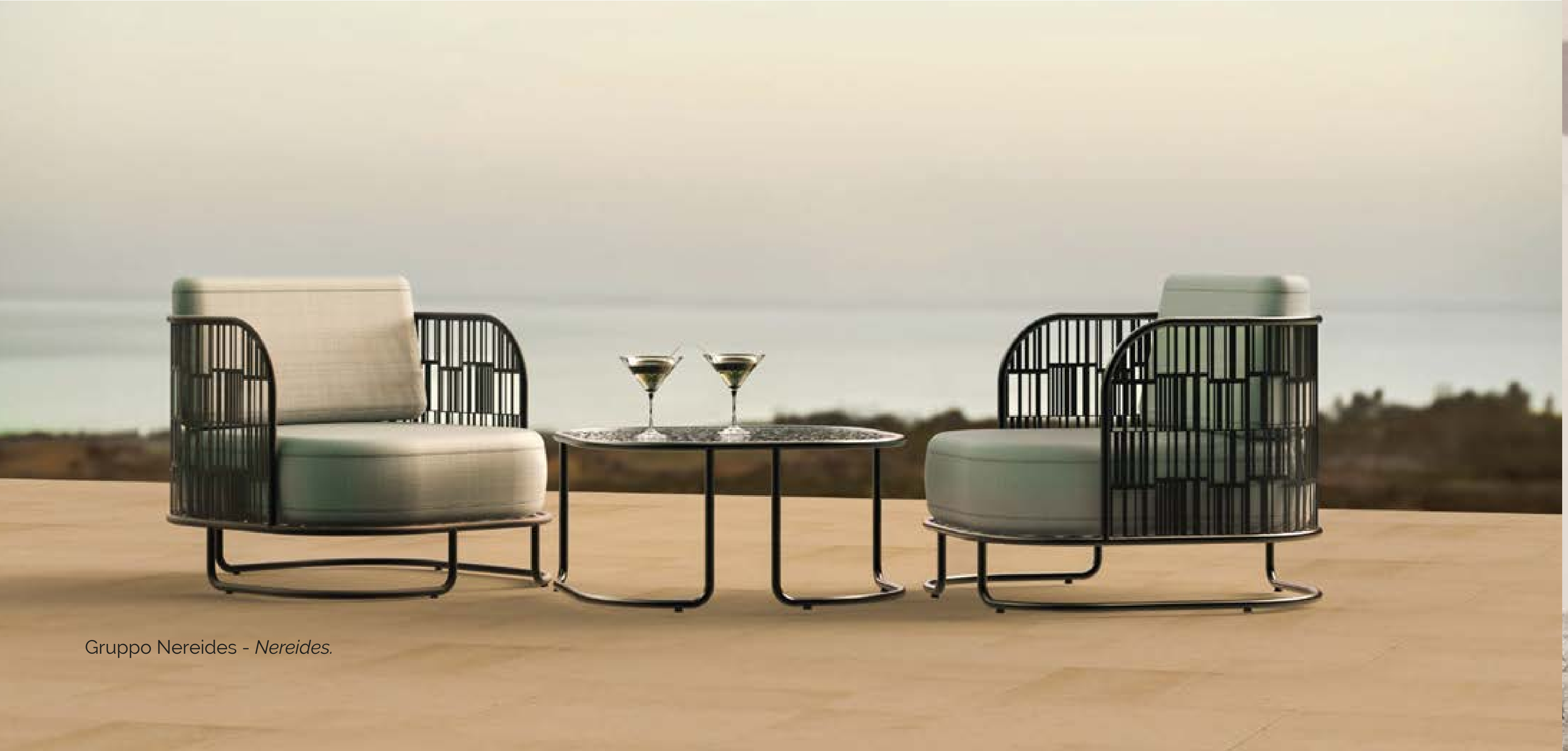
Il secondo premio è stato assegnato al Gruppo *Nereides* composto da Sonia Sbardolini e Marina Lazzarini che hanno presentato il progetto *Nereides*.

The second prize went to the Nereides *Group: Sonia Sbardolini and Marina Lazzarini presented the* Nereides *project.*

grafiche, rendering, schemi tecnici, file CAD 3D e prototipi stampati in 3D, sottoponendosi alla valutazione di una giuria composta da esperti del settore. Il principale criterio di valutazione è stato la potenzialità di sviluppo del progetto. Con questa iniziativa, Besenzoni rinnova il proprio impegno verso l'eccellenza, l'innovazione e la formazione delle nuove generazioni, riaffermando i valori che da oltre mezzo secolo guidano l'azienda nel panorama internazionale.

«Ho chiesto ai ragazzi di creare una collezione outdoor che avesse le caratteristiche adatte anche per il mercato dello yachting. La loro risposta è stata immediata e con entusiasmo hanno approfondito il tema. Da subito si sono dimostrati curiosi di capire cosa si può fare, cosa si può utilizzare, quali sono i materiali, quali sono le tendenze, come avviene la scelta di un'azienda in merito a una collezione e tanti altri punti».

«I asked the guys to create an outdoor collection that would also be suitable for the yachting market. Their response was immediate, and they enthusiastically pursued the topic. Right from the start, they were curious about what could be done, what materials could be used, what the trends were, how a company chooses a collection and many other things».
Filippo Rossi

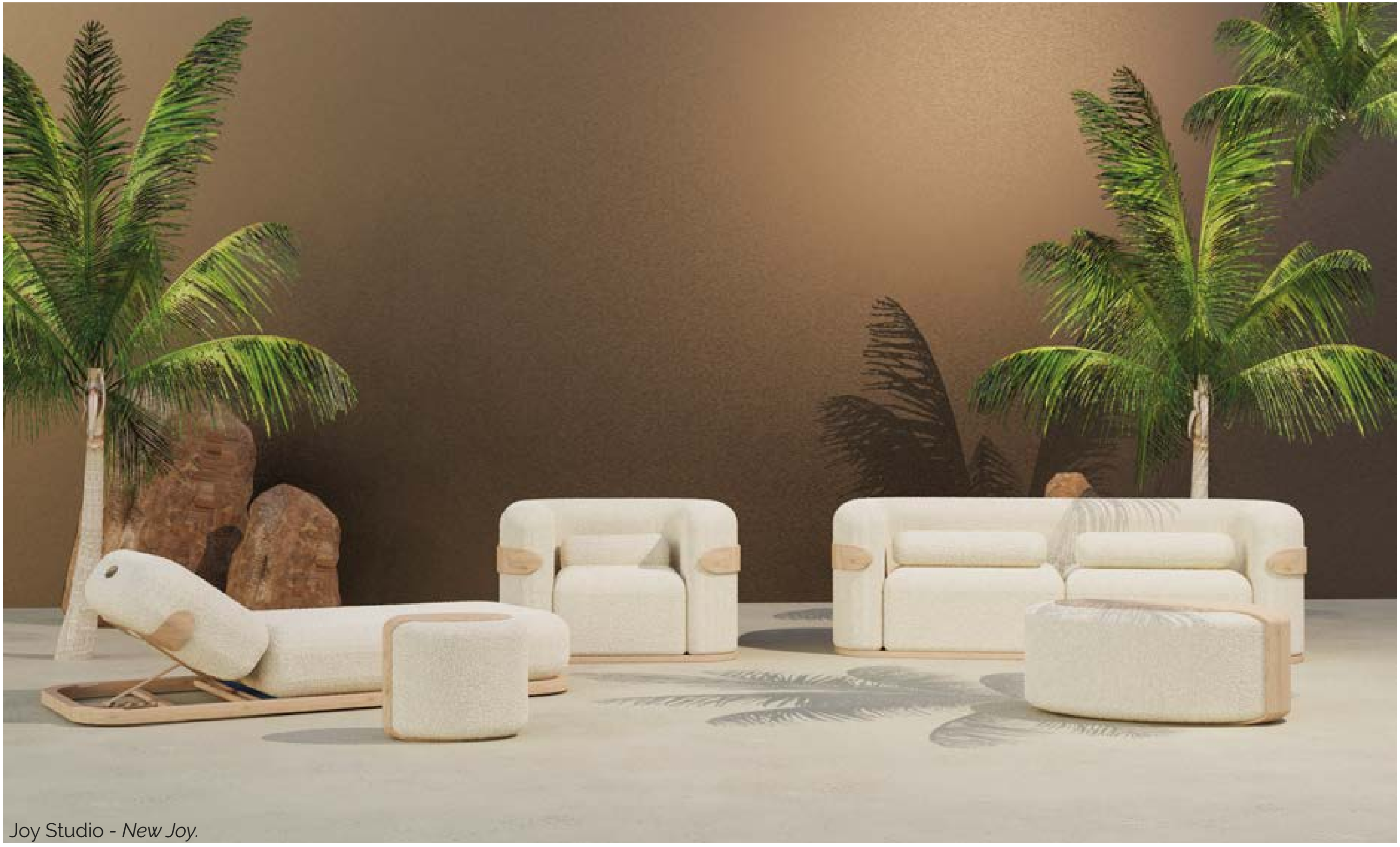


Gruppo Nereides - *Nereides.*

Il terzo premio è stato assegnato al Gruppo *Joy Studio*, composto da Giulia Fava, Riccardo Rescaglio e Stefania Schivardi con il progetto *New Joy*.

The third prize went to the Joy Studio *group. The team consists of Giulia Fava, Riccardo Rescaglio and Stefania Schivardi with the* New Joy *project.*

Created in collaboration with the LABA Academy and curated by the architect Professor Filippo Rossi, this scholarship aims to promote the new generations of designers and to encourage artistic innovation by promoting new studies and ideas for aesthetic and technological progress. *"Innovation is looking to the future while holding on to the past"* was a motto dear to Giovanni Besenzoni, the company's visionary founder, to whom the award is dedicated. His product philosophy, based on excellence and avant-garde design,



Joy Studio - *New Joy.*

Menzione speciale per il Gruppo *Polytesis* con il progetto *Elysian* di Alessandro Oberti, Federica Peluchetti e Mattia Vaia.

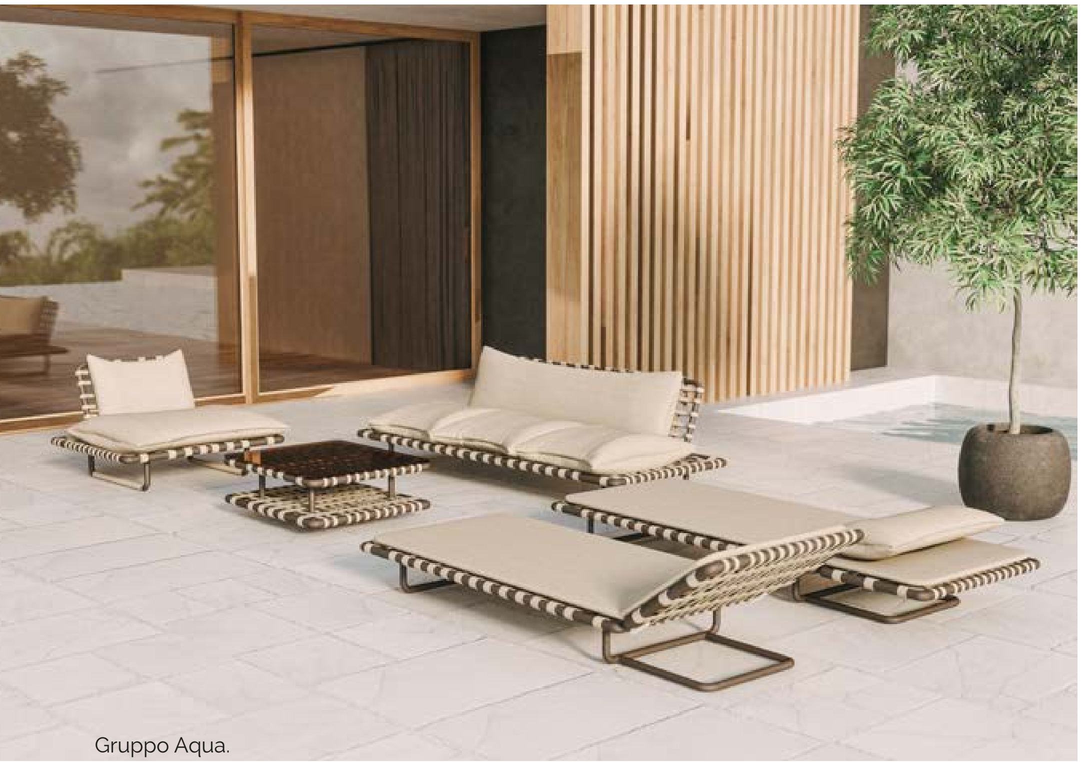
A special mention goes to Alessandro Oberti, Federica Peluchetti and Mattia Vaia from the Polytesis *with their* Elysian *project.*

Gruppo Polytesis - *Elysian.*

«Con questa iniziativa, Besenzoni rinnova il proprio impegno verso l'eccellenza, l'innovazione e la formazione delle nuove generazioni, riaffermando i valori che da oltre mezzo secolo guidano l'azienda nel panorama internazionale».

«With this initiative, Besenzoni renews its commitment to excellence, innovation and the training of new generations, reaffirming the values that have guided the company on the international scene for over half a century».

Fiorella Besenzoni

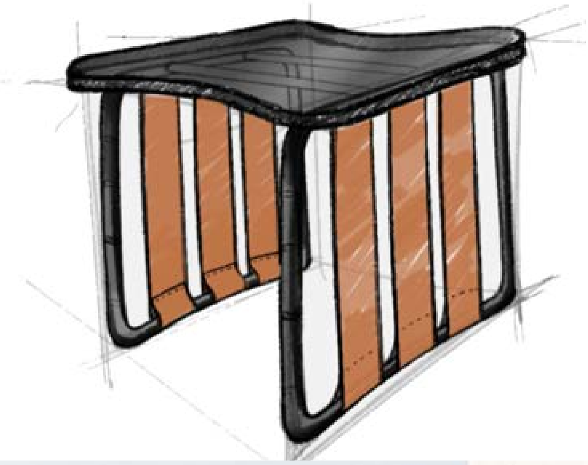


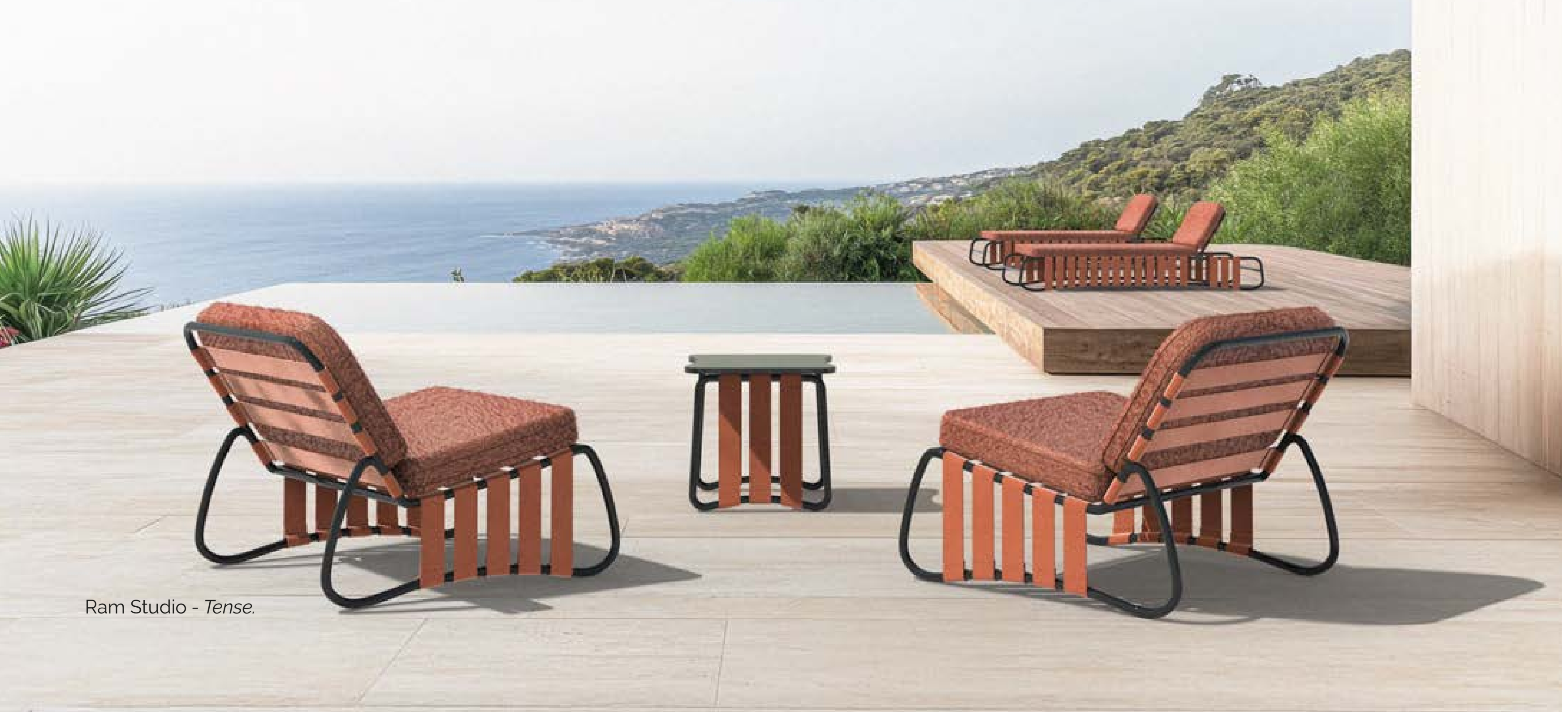
Gruppo Aqua.

is the founding principle of this award. The challenge for the first and second-year students of the two-year Industrial & Research Design course at LABA was to design a complete outdoor collection: armchair, sofa, coffee table and sun lounger that would reflect outdoor environments, be suitable for installation on board a yacht and take inspiration from the sea. The designs had to reflect the identity of the Besenzoni brand, recognisable for its skilful use of metals combined with other materials and its expertise in upholstery and seating. The students, organised into groups by Filippo Rossi (whose main activity is as commercial director of Floating Life. Editor's note), presented their entries in the form of graphic tables, renderings, technical diagrams, 3D CAD files and 3D printed prototypes, to be judged by a panel of industry experts. The main evaluation criterion was the development potential of the project. ◣

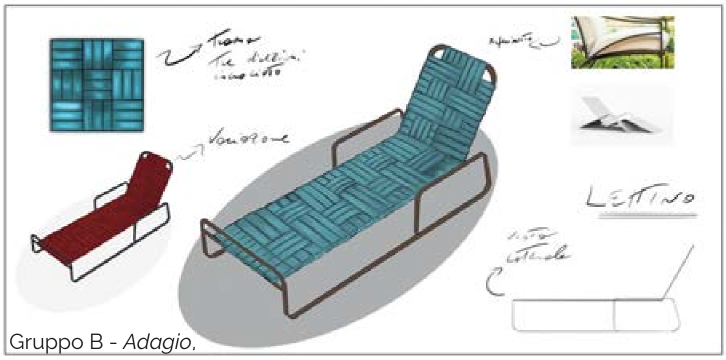
Gruppo *Aqua* composto da Manuel Gallerini, Daniele Lenza e Mattia Locatelli.
Gruppo *Ram Studio*, progetto *Tense*, composto da Tea Rocco, Marta Mazzetti e Andrea Cabrioli.
Gruppo *B*, progetto *Adagio*, composto da Pietro Bitetto e Dario Truppia.

The team Aqua *consists of Manuel Gallerini, Daniele Lenza and Mattia Locatelli.*
The team Ram Studio, *project* Tense, *consists of Tea Rocco, Marta Mazzetti, and Andrea Cabrioli.*
The team B, *project* Adagio, *consists of Pietro Bitetto and Dario Truppia.*





Ram Studio - *Tense.*



Gruppo B - *Adagio*,

> *«Il risultato di questa edizione è stato sorprendente ed è andato oltre le aspettative. Questo è stato confermato anche dai giudici, che vedendo per la prima volta i progetti, sono rimasti colpiti dalla completezza e dal livello di dettaglio degli stessi».*
>
> *«The result was surprising and exceeded expectations. This was also confirmed by the judges, who, seeing the projects for the first time, were impressed by their thoroughness and level of detail».*
>
> Filippo Rossi

Giovanni Besenzoni Prize Jury

Giorgio Besenzoni - CEO Besenzoni S.p.A.
Filippo Rossi - Architect and Professor of Naval Design at LABA
Francesco Michienzi - Journalist and Editor-in-Chief of Barche magazine
Maurizio Bulleri - Journalist and TV host
Nicola Pomi - General Manager, Volvo Penta Yachts and Superyachts
Antonella Cotta Ramusino - Art Director Blue Design Summit
Barbara Tambani - CEO and Co-founder of Floating Life
Mauro Martinuz - Industrial & research design - LABA teachers
Marco Ribola Design - LABA teachers
Daniela Alberti - LABA Vice Director

PREMIO
GIOVANNI BESENZONI
BENVEN

Voglia di sorprendere

Willing to surprise

A TU PER TU CON BARTOLOMEO GIANGRASSO, CHE DALLA PLANCIA DI COMANDO DI GIANGRASSO GROUP TIMONA LA NUOVA SOCIETÀ DEDICATA ALLA PRODUZIONE DI UNITÀ DA DIPORTO IN ALLUMINIO A MARCHIO PROPRIO

A FACE-TO-FACE WITH BARTOLOMEO GIANGRASSO, HEAD OF THE GIANGRASSO GROUP, THE NEW COMPANY FOR PRODUCING ALUMINIUM PLEASURE CRAFT UNDER ITS BRAND NAME

by Olimpia De Casa

photo by Andrea Muscatello

Lo abbiamo raggiunto a Viareggio nella sede di Giangrasso Group per conoscere contorni e contenuti della sfida che ha deciso di affrontare con l'avvio di una nuova produzione di unità da diporto a marchio proprio. *"Sono sicuro di quello che sto realizzando: imbarcazioni sicure, affidabili, non standardizzate"*, tiene a premettere.

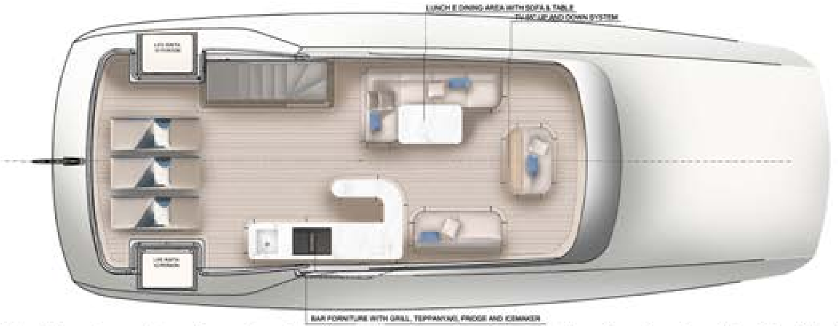
Ma questo non dovrebbe essere il mantra, la *conditio sine qua non*, per e di un costruttore serio nella fascia dimensionale di cui stiamo parlando (dai 18 metri, entry level della neonata linea *Sport*, ai 34 della *Classic*, ndr)?

Dovrebbe, appunto. In questo senso, la scelta dell'alluminio non è casuale, poiché permette all'armatore di customizzare in maniera radicale il progetto, senza ovviamente toccare le linee d'acqua. Se domani mattina venisse un cliente interessato al nostro 24 metri e chiedesse di allungare la sovrastruttura, saremmo in grado di assecondarlo. Personalmente, nonostante ci abbia lavorato una vita, sono poi contrario alla vetroresina per una questione di inquinamento e di mancata riciclabilità. Una volta che queste imbarcazioni dovranno essere demolite, che ne sarà della vetroresina? Oggi va negli altiforni. L'alluminio, invece, estremamente più durevole e sicuro, consente di essere tagliato e riutilizzato per dare vita a nuove costruzioni. La vetroresina è una soluzione conveniente che va bene per i grandi colossi che devono produrre 300 barche all'anno. Il mio obiettivo è invece farne poche, meno di dieci, farle bene e, non ultimo, con consegne che rispettino puntualmente i tempi previsti.

Che immagino, però, siano un po' più lunghi. *Se paragonassimo la numero uno in vetroresina e la numero uno in alluminio, i tempi richiesti sarebbero identici. Per le successive, la costruzione in fiberglass consentirebbe di accorciarli perché gli stampi sono già pronti. Con l'alluminio è un po' come partire da zero ogni volta, nel senso che si può risparmiare solo con il nesting: avendo già fatto il taglio della prima, ordino le lamiere e mi arrivano già pronte per la seconda e la terza, ma i tempi di assemblaggio e saldatura non cambiano. Quindi, in linea di massima, si possono ipotizzare tre mesi in più, dai 15 ai 16 per la consegna. Consideri infatti che dai disegni strutturali approvati Rina occorrono almeno tre settimane per avere quelli di taglio e, dopo circa un mese, le lamiere pronte.*

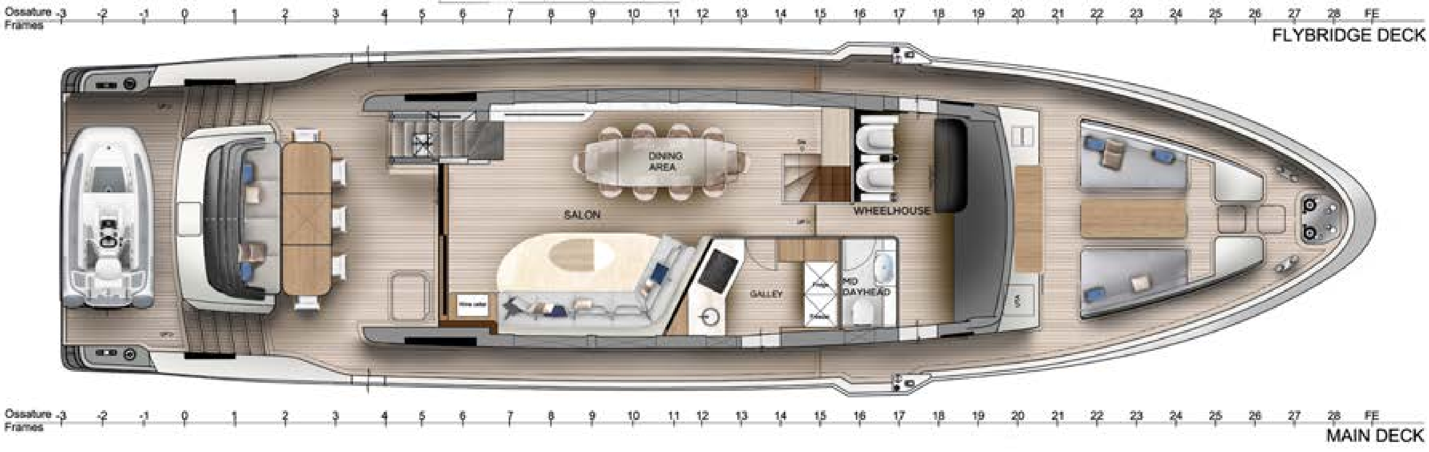
La produzione è già partita? *Sì, con il primo 24 metri commissionato, per il tramite di Ocean Independence, da un armatore europeo a dicembre 2023, a un mese soltanto dall'apertura della Giangrasso Group srl, di cui io e mia moglie, già broker, siamo soci al 50%. È al mio fianco, curando l'attività commerciale del cantiere, dal 2014.*

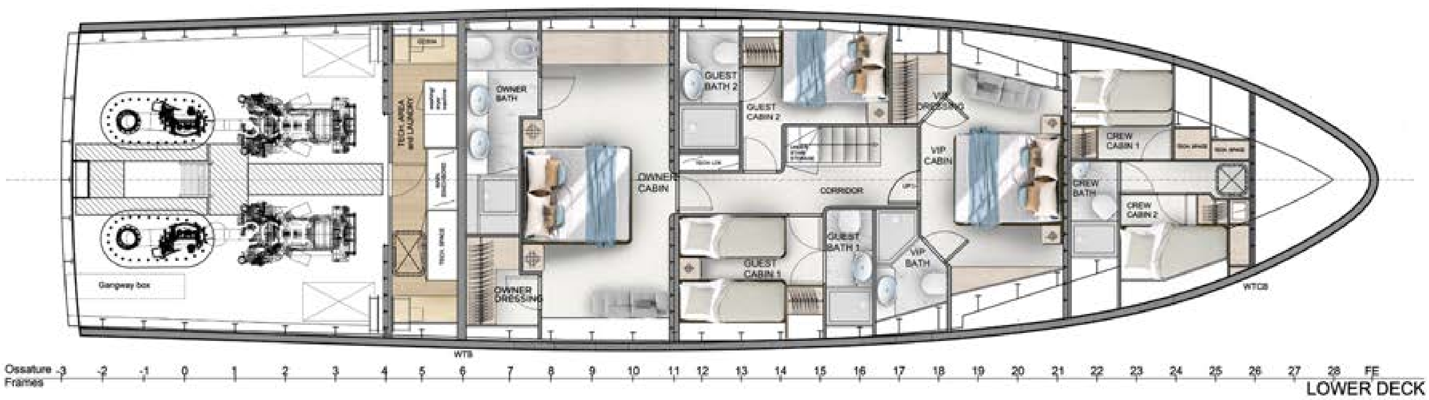
Quando potremo vedere la nuova G 24? *La nostra intenzione è di vararla a maggio, per poi presentarla a Cannes, dove abbiamo già riservato il posto barca, mentre per il Monaco Yacht Show siamo in waiting list.*


LUNCH & DINING AREA WITH SOFA & TABLE
TV 55" UP AND DOWN SYSTEM
LIFE RAFTS STORAGE
BAR FORNITURE WITH GRILL, TEPPANYAKI, FRIDGE AND ICEMAKER

Il *G 24* ha un ponte principale con timoneria, cucina, salone e un ponte inferiore con la suite armatoriale, tre cabine ospiti, due cabine equipaggio, una zona tecnica e la sala macchine.

The G 24 has a main deck with the wheelhouse, galley, saloon and a lower deck with the master suite, three guest cabins, two crew cabins, the technical area and the engine room.


Ossature Frames -3 -2 -1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 FE
FLYBRIDGE DECK
DINING AREA
SALON
WHEELHOUSE
GALLEY
MD DAYHEAD
Wine cellar
Fridge
Freezer
Ossature Frames -3 -2 -1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 FE
MAIN DECK


TECH. AREA and LAUNDRY
TECH. SPACE
OWNER BATH
OWNER CABIN
OWNER DRESSING
GUEST BATH 2
GUEST CABIN 2
VIP DRESSING
VIP CABIN
CORRIDOR
GUEST CABIN 1
GUEST BATH 1
VIP BATH
CREW CABIN 1
CREW BATH
CREW CABIN 2
Gangway box
WTB
WTCB
Ossature Frames -3 -2 -1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 FE
LOWER DECK

Il *G 24*, motoryacht veloce con scafo planante a spigolo, sarà realizzato in lega leggera. La propulsione avverrà tramite 2 motori diesel con eliche pod azimutali.

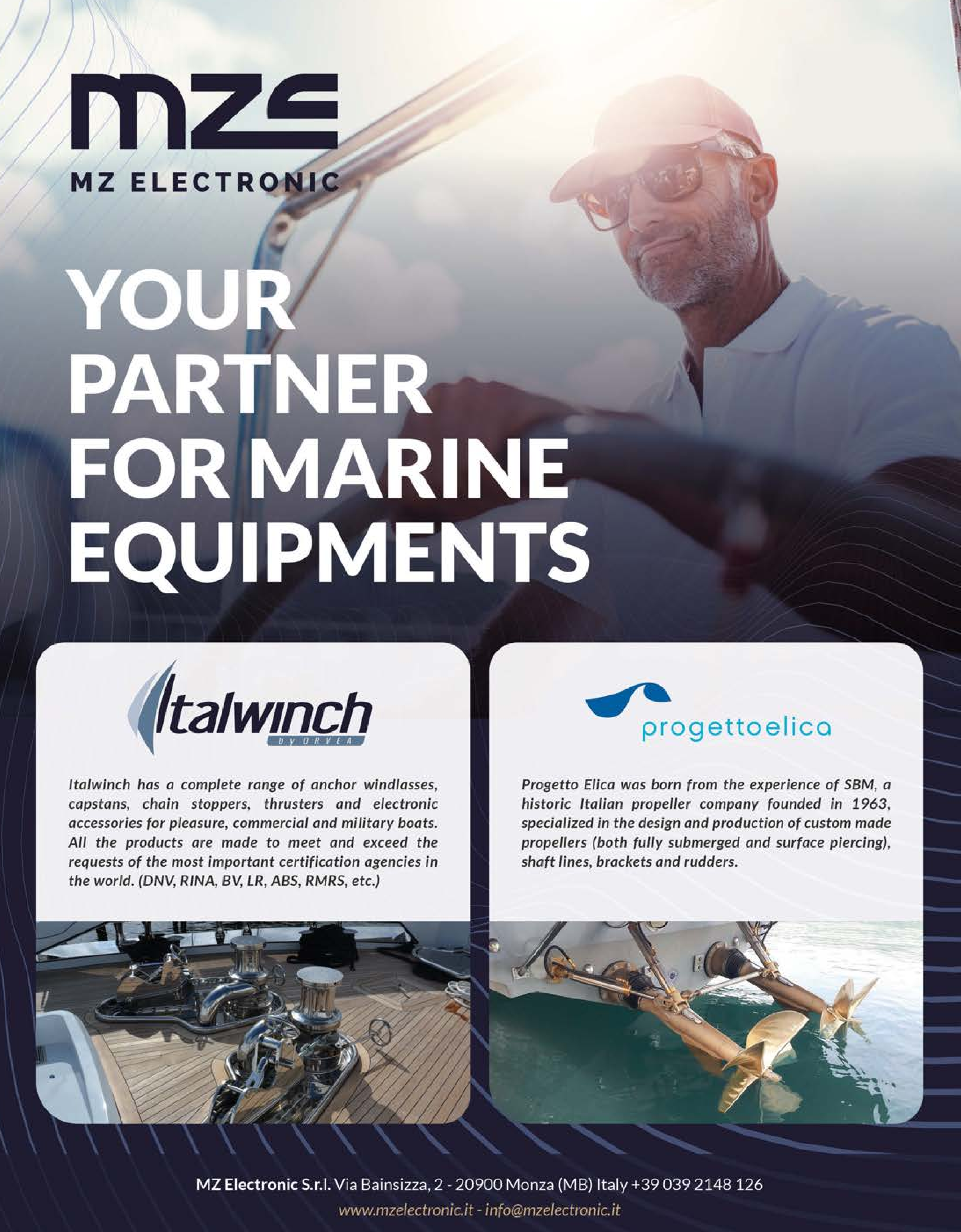
The *G 24*, a fast motor yacht with an angular planing hull, will be built in light alloy. Two diesel engines with azimuth pod propellers will provide propulsion.

Può anticiparci qualcosa del progetto? *È frutto di un bel pool di professionisti: l'ingegneria porta la firma dello Studio Arrabito, la parte impiantistica è stata fatta dal nostro Ufficio Tecnico, le linee esterne sono di Paolo Dose, mentre per il layout interno il committente ha scelto di avvalersi di Michela Reverberi. Come da requisiti CE, avrà una lunghezza fuori tutto di 23,99 metri, una scelta che va incontro anche a quanto stabilito dalla legislazione francese, secondo cui le barche superiori a tale lunghezza devono sostare a una distanza di 300 metri dalla costa per non danneggiare la posidonia con le ancore. Pur rientrando sotto i 24, sarà però una nave a tutti gli effetti. Un modello da 115 GT che, anziché montare pacchi batterie 24 volt e 220 di corrente alternata tramite gruppo elettrogeno, sarà dotato di un impianto da 380 volt trifase. Questo consente di avere a bordo in automatico impianti professionali, a partire dalle piastre in cucina. È costruita come unità commerciale per poter fare charter, quindi in ottemperanza alla legislazione di Marshall Islands. Fronte stabilizzazione abbiamo optato per il sistema tradizionale a pinne, mentre lato prestazioni garantiamo una velocità massima di 26/27 nodi con una coppia di Man V12 da 1.650 cavalli con trasmissione Pod di ZF, un'abbinata che può essere considerata un'innovazione su una barca in alluminio.*

C'è una ragione particolare che vi ha spinto a scegliere questi motori? *Sono un grande estimatore Man. L'abbinata con il sistema Pod di ZF è frutto poi di una collaborazione stretta tra i due uffici tecnici che hanno lavorato molto bene anche in relazione all'accoppiamento e ai giunti. I Man offrono buone performance, consumi limitati, durata elevata, facilità di manutenzione e ingombri ridotti a parità di potenza rispetto ad altri. Da macchinista, posso affermare con cognizione di causa che siano davvero bei motori.*

Avete già pensato a un range di imbarcazioni? *La produzione si articola su due linee,* Sport *e* Classic, *con la prima con modelli da 18, 20, 22, 24 e 27 metri, e la seconda che rimanda invece alle navette, con proposte da 24, 25 e 34 metri.*

Una volta messa in acqua la prima, ritiene possano concretizzarsi facilmente nuove commesse? *Ne sono certo in quanto abbiamo già diverse trattative avviate. In particolare due per il 34 metri, tre per il 24 e due per i G 20 e*



MZE

MZ ELECTRONIC

YOUR PARTNER FOR MARINE EQUIPMENTS

Italwinch by ORVEA

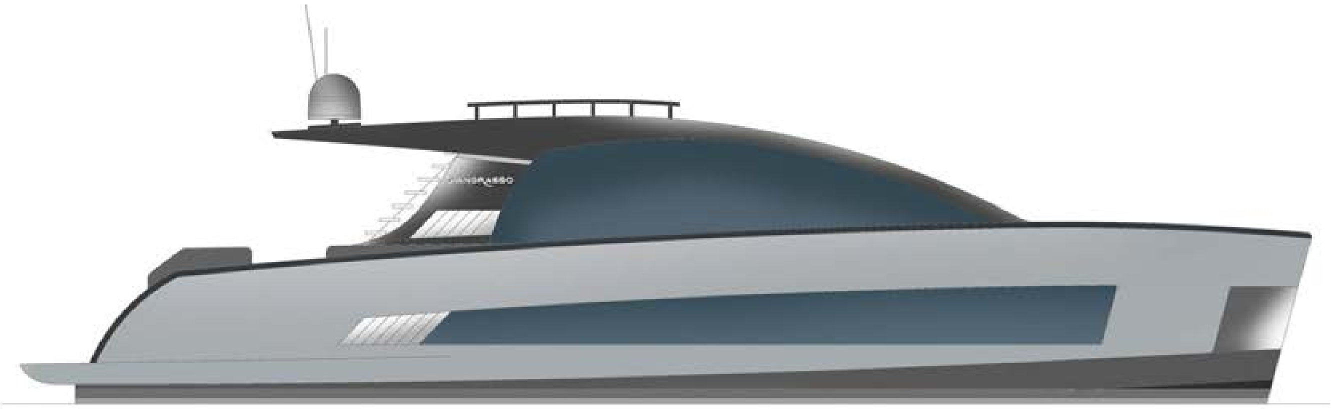
Italwinch has a complete range of anchor windlasses, capstans, chain stoppers, thrusters and electronic accessories for pleasure, commercial and military boats. All the products are made to meet and exceed the requests of the most important certification agencies in the world. (DNV, RINA, BV, LR, ABS, RMRS, etc.)

progettoelica

Progetto Elica was born from the experience of SBM, a historic Italian propeller company founded in 1963, specialized in the design and production of custom made propellers (both fully submerged and surface piercing), shaft lines, brackets and rudders.

MZ Electronic S.r.l. Via Bainsizza, 2 - 20900 Monza (MB) Italy +39 039 2148 126

www.mzelectronic.it - info@mzelectronic.it



Il *G 18*, disegnato da Federico Romani, è uno yacht di 18 metri di lunghezza fuori tutto pensato per gli amanti della navigazione veloce.

The G 18, designed by Federico Romani, is a yacht with an overall length of 18 meters, suitable for fast sailing lovers.

Il *G 18* ha una suite armatoriale a tutto baglio, due cabine ospiti a centro nave e un alloggio per l'equipaggio a prua.

The *G 18* features a full beam owner suite, two guest cabins amidships and a crew cabin forward.

24 Sport *che proporremo con tre diverse opzioni di motorizzazioni Volvo e Man.* Un interesse davvero incoraggiante, se si considera che al momento è ancora tutto solo su carta e in cantiere, oltre che riprodotto in scala attraverso modelli davvero ben fatti e orgogliosamente in mostra nella sede di Giangrasso Group a Viareggio.

We met him in Viareggio, at the headquarters of the Giangrasso Group, to learn about the contours and content of the challenge he has decided to take on with the launch of a new yacht production under his brand. "*I am sure of what I want to achieve: safe, reliable, non-standard boats*", he begins.

But shouldn't this be the mantra, the condition sine qua non, for and by a serious builder in the size range we're talking about (from the 18-metre entry level of the newborn *Sport* line to the 34-metre *Classic*, ed)? *It should be. In this sense, the choice of aluminium is no coincidence because it allows the owner to change the design radically without obviously touching the water lines. If a customer came to us tomorrow morning interested in our 24-metre and wanted to extend the superstructure, we could accommodate him. I am against GRP, even though I have worked with it all my life, because of the pollution and the fact that it cannot be recycled. When these boats are scrapped, what will happen to the fibreglass? Today, it goes to the furnaces. Aluminium, on the other hand, which is much stronger and safer, can be cut up and reused in new designs. Fibreglass is a cost-effective solution for big giants producing 300 boats annually. I aim to make a few, less than ten, do them well and deliver them on time.*

Which I imagine takes a little longer.
If we were to compare the number one in fibreglass and the number one in aluminium, the lead times would be identical. For the later ones, the fibreglass construction would shorten them because the moulds are already ready. With aluminium, it is a bit like starting from scratch each time, in the sense that the only way to save is by nesting: having already cut the first one, I order the plates, and they arrive ready for the second and third, but the assembly and welding times do not change. So, in principle, you can add three months, 15 to 16, for delivery. Based on the structural drawings approved by Rina, it takes at least three weeks to get the cutting drawings and about a month to get the plates.

Has production already started?
Yes, with the first 24-metre ordered by a European owner through Ocean Independence in December 2023, just one month after the opening of Giangrasso Group srl, of which my wife and I are 50% partners. She has been at my side since 2014, looking after the commercial side of the shipyard.

When will we see the new G 24?
We intend to launch her in May and present her in Cannes, where we have already reserved the berth. We are also on the waiting list for the Monaco Yacht Show.

Can you tell us about the project? *It is the result of a good pool of professionals:*

Hotel d'Inghilterra
ROMA
ALBERGO D'INGHILTERRA

Nel cuore di Roma, da oltre 150 anni

Amato sin dall'Ottocento dall'élite internazionale per la sua innata eleganza e magnifica posizione a pochi passi da Piazza di Spagna, l'**Hotel d'Inghilterra** riapre le sue porte dopo un'importante ristrutturazione che racconta la sua unicità.

L'hotel è parte del portfolio **Starhotels Collezione**, proprietà sofisticate che vantano una storia leggendaria, insieme all'**Helvetia & Bristol** di Firenze, il **Grand Hotel Continental** di Siena e l'**Hotel Gabrielli** di Venezia, la cui apertura è prevista nel 2025.

Hotel d'Inghilterra Roma - Starhotels Collezione
Via Bocca di Leone, 14 - 00187 Roma
reservations.inghilterra.rm@starhotels.it - hoteldinghilterra.com

SMALL LUXURY HOTELS OF THE WORLD

Signature Travel Network

SELECT

STARHOTELS
COLLEZIONE

Il *G 27 Sport*, costruito in lega di alluminio, può essere motorizzato con tre Volvo Penta Ips 1350, oppure con due entrobordo Man di 2.000 cavalli ciascuno.

The G 27 Sport*, made of aluminium alloy, can be powered by three Volvo Penta IPS 1350 or two MAN sterndrive engines, each with 2,000 hp.*

the engineering bears the signature of Studio Arrabito, the plant engineering part was done by our technical office, the exterior lines are by Paolo Dose, while for the interior design, the client chose Michela Reverberi. According to CE regulations, the boat will have a length of 23.99 metres. This choice also meets the requirements of French legislation, which stipulates that boats exceeding this length must stop 300 metres from the coast to avoid damaging the Posidonia with their anchors. Although it is a 24-metre boat, it will be a boat in its own right. A 115 GT model that, instead of using 24-volt battery packs and 220 alternating current from a generator set, will be equipped with a 380-volt three-phase system. This will allow professional systems to be run automatically on board, starting with the hotplates in the galley. It will be built as a commercial unit to be able to charter and, therefore, comply with Marshall Islands legislation. On the stabilisation side, we have opted for the traditional fin system. In contrast, on the performance side, we guarantee a top speed of 26/27 knots with a pair of 1,650 hp MAN V12s with ZF pod gearboxes, a combination that can be considered an innovation on an aluminium boat.

Is there a particular reason why you chose these engines? *I am a big MAN fan. The combination with ZF's Pod system is also the result of close cooperation between the two technical departments, which also worked very well on the coupling and joints. Man machines offer good performance, low consumption, high durability, easy maintenance, and reduced dimensions while having the same power as others. As a machinist, I can say with full knowledge that they are good engines.*

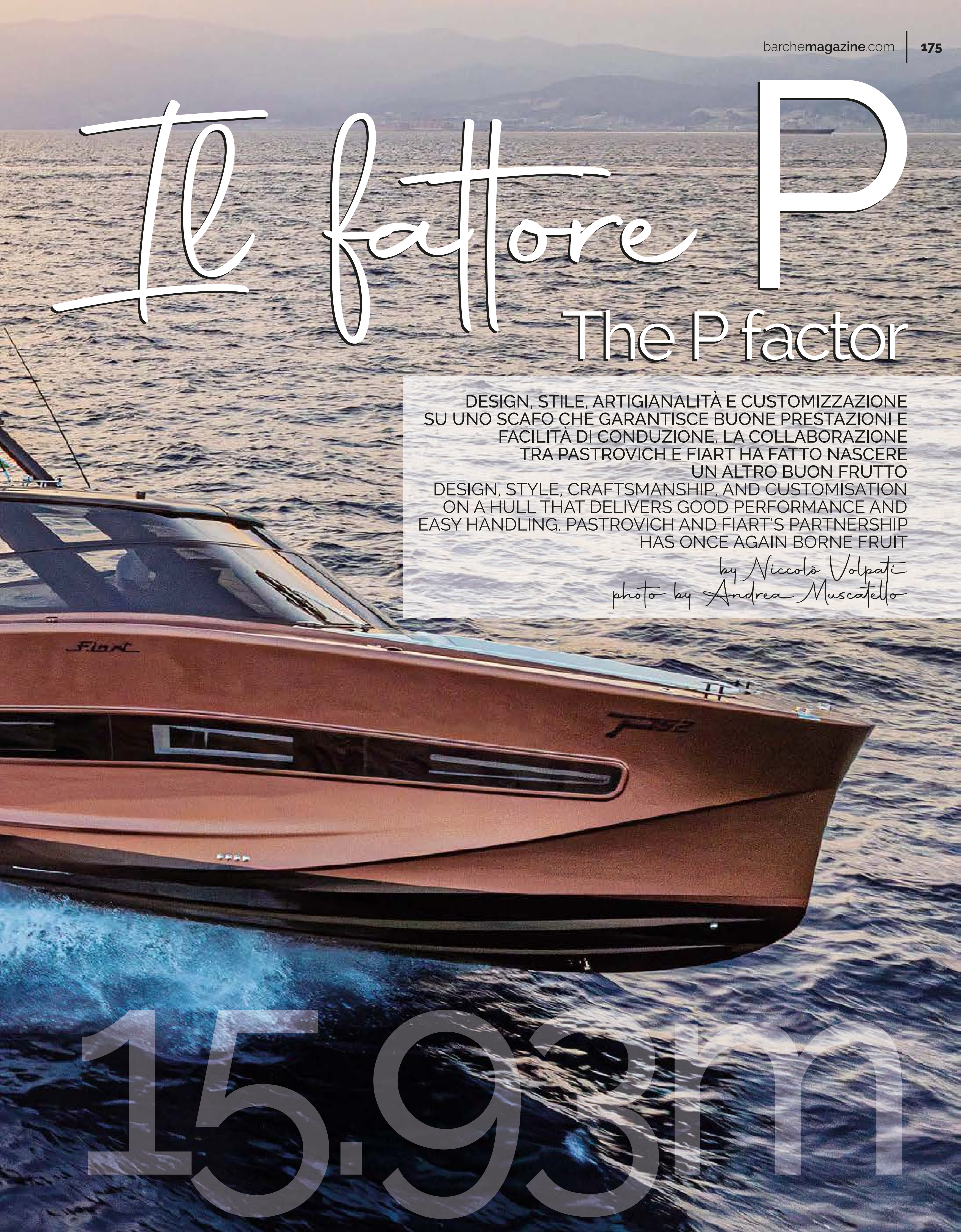
Have you already decided on a boat series? *Production is divided into two lines:* Sport *and* Classic. *The former offers 18, 20, 22, 24, and 27-metre models, and the latter refers to Navette with 24, 25, and 34-metre proposals.*

Do you think new orders will come quickly once the first one is in the water? *I am sure of it because we already have several negotiations underway. In particular, two for the 34-metre, three for the 24-metre and two for the* G 20 *and* 24 Sport, *which we will offer with three different engine options from Volvo Penta and MAN.*

This is a very encouraging level of interest, considering that, at the moment, everything is still on paper, in the pipeline, and reproduced to scale in really well-made models that are proudly displayed at the Giangrasso Group headquarters in Viareggio. ◣

MARINE
NUOVA JOLLY
La ricerca della perfezione
Prince 50
www.nuovajollymarine.com

Test



Il fattore P

The P factor

DESIGN, STILE, ARTIGIANALITÀ E CUSTOMIZZAZIONE SU UNO SCAFO CHE GARANTISCE BUONE PRESTAZIONI E FACILITÀ DI CONDUZIONE. LA COLLABORAZIONE TRA PASTROVICH E FIART HA FATTO NASCERE UN ALTRO BUON FRUTTO

DESIGN, STYLE, CRAFTSMANSHIP, AND CUSTOMISATION ON A HULL THAT DELIVERS GOOD PERFORMANCE AND EASY HANDLING. PASTROVICH AND FIART'S PARTNERSHIP HAS ONCE AGAIN BORNE FRUIT

by Niccolò Volpati
photo by Andrea Muscatello

15.93m

Si era capito subito che la collaborazione tra Stefano Pastrovich e Fiart era destinata a dare molti frutti. Dopo il primo modello, rinominato *P58* di recente, presentato un paio di anni fa, adesso è la volta di *P52*. La filosofia è simile, ma la barca, a partire dalla carena, è differente. Parto da questa. Sono due le caratteristiche che ho apprezzato: l'assetto e la capacità di mantenere la planata con una velocità contenuta. *P52* non fa fatica a virare. Si riesce a stringere molto il raggio senza perdere potenza. La barca s'inclina il giusto e soprattutto riacquista con grande facilità l'assetto al termine della virata. È una caratteristica che si apprezza soprattutto quando si naviga con mare formato da onda incrociata. Quando il mare è incrociato, infatti, è piuttosto imprevedibile e quindi una carena che è capace di rimettersi in assetto velocemente consente di poter affrontare l'onda sempre correttamente. La manovrabilità è garantita anche dal sistema Ips di Volvo che Fiart ha scelto per questo modello. La V di prua ha un buon deadrise che permette di affrontare il mare con serenità. Fino a 25 nodi di velocità, infatti, *P52* non ha mostrato alcuna difficoltà nell'affrontare le onde che ho incrociato fuori dalla diga foranea del porto di Genova.
In sala macchine ci sono due Volvo da 600 cavalli che rappresentano, a mio avviso, una potenza corretta. Alla massima sono arrivato a quasi 34 nodi di velocità e, francamente, non penso se ne debbano fare di più. Inoltre, la carena ha dimostrato di avere un'ottima capacità di rimanere fuori dall'acqua anche con poca spinta. Per planare, infatti, sono sufficienti meno di dodici nodi. A questi dati vanno aggiunti quelli dei consumi che sono molto positivi: in planata solo 75 litri/ora complessivi e alla massima 240. Si naviga a 25 nodi con circa 150 litri e a 30 nodi con meno di duecento.

Il passaggio centrale nel parabrezza consente di muoversi da poppa a prua in modo confortevole e sicuro. L'allestimento prevede tre aree distinte per il relax, la convivialità e la conduzione.

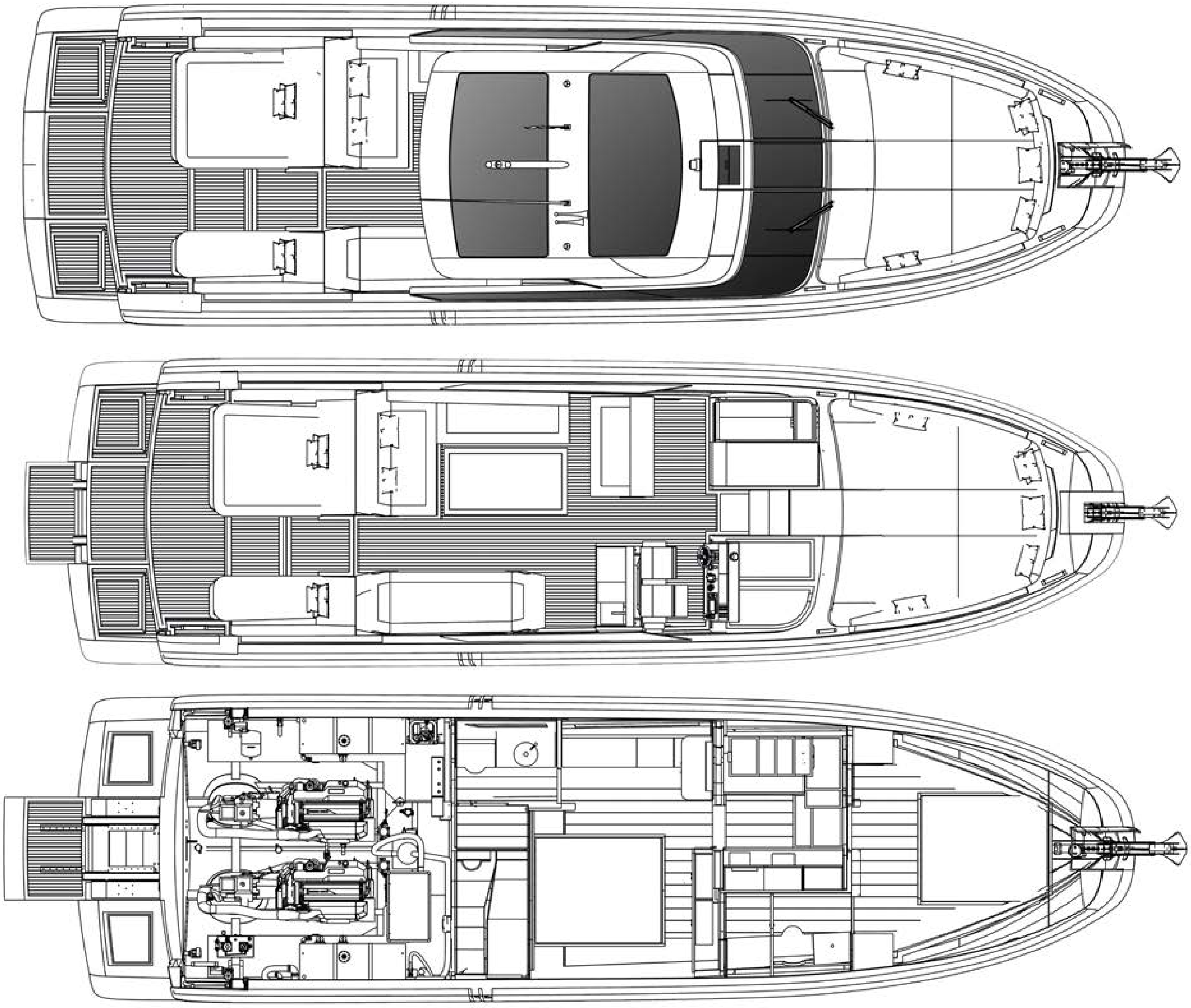
The central passage in the front windshield allows you to move comfortably and safely from the stern to the bow. The layout provides three separate areas for relaxation, socialising and cruising.

Un ottimo dato considerando che siamo a bordo di un 50 piedi di 21 tonnellate di dislocamento. Prendendo posto sul seggiolino del pilota, manette e volante si trovano ad una corretta distanza; quando però si timona in piedi lo spazio risulta un po' sacrificato. Trovo invece convincente il passaggio centrale verso prua perché i passavanti laterali sprecano più spazio e lasciano comunque un passaggio più impervio a disposizione. È difficile se non impossibile che a bordo ci siano due persone contemporaneamente che si muovano lungo i passavanti laterali. Il passaggio centrale, quindi, è più che sufficiente e, inoltre, ha una larghezza maggiore rispetto a un singolo laterale. È più comodo e più sicuro. L'unico inconveniente dell'assenza dei passavanti laterali è la difficoltà di portare la trappa a prua quando si ormeggia di poppa in banchina. Ma il parabrezza, lateralmente, non arriva fino a congiungersi con l'hardtop e quindi questa operazione, anche se deve essere compiuta da due persone anziché una sola, non è impossibile. Infine, uno dei vantaggi di un passaggio centrale verso prua è quello di avere tutta la zona a disposizione dal prendisole che sfrutta infatti per intero la superficie disponibile.

La coperta si caratterizza per una precisa compartimentazione. Ci sono tre aree ben distinte. Della prua abbiamo detto, a centro barca, invece, oltre alla console di guida con due sedute per pilota e copilota trovano posto i divanetti di cui, quello a U, circonda il tavolo da pranzo. Infine, la zona di poppa ospita altri due prendisole divisi tra loro dal camminamento centrale. Nei volumi Pastrovich è riuscito a ricavare anche il garage per il tender e una piattaforma di poppa con al centro un lift integrato che serve sia per l'accesso al mare, sia come passerella per sbarcare in banchina. Per accedere sottocoperta, la scaletta si trova sulla sinistra ed è a L per risparmiare spazio.

Gli ampi volumi interni e il layout consentono lunghe e confortevoli permanenze a bordo.

Extended and comfortable stay on board thanks to sizeable interior volume and layout.



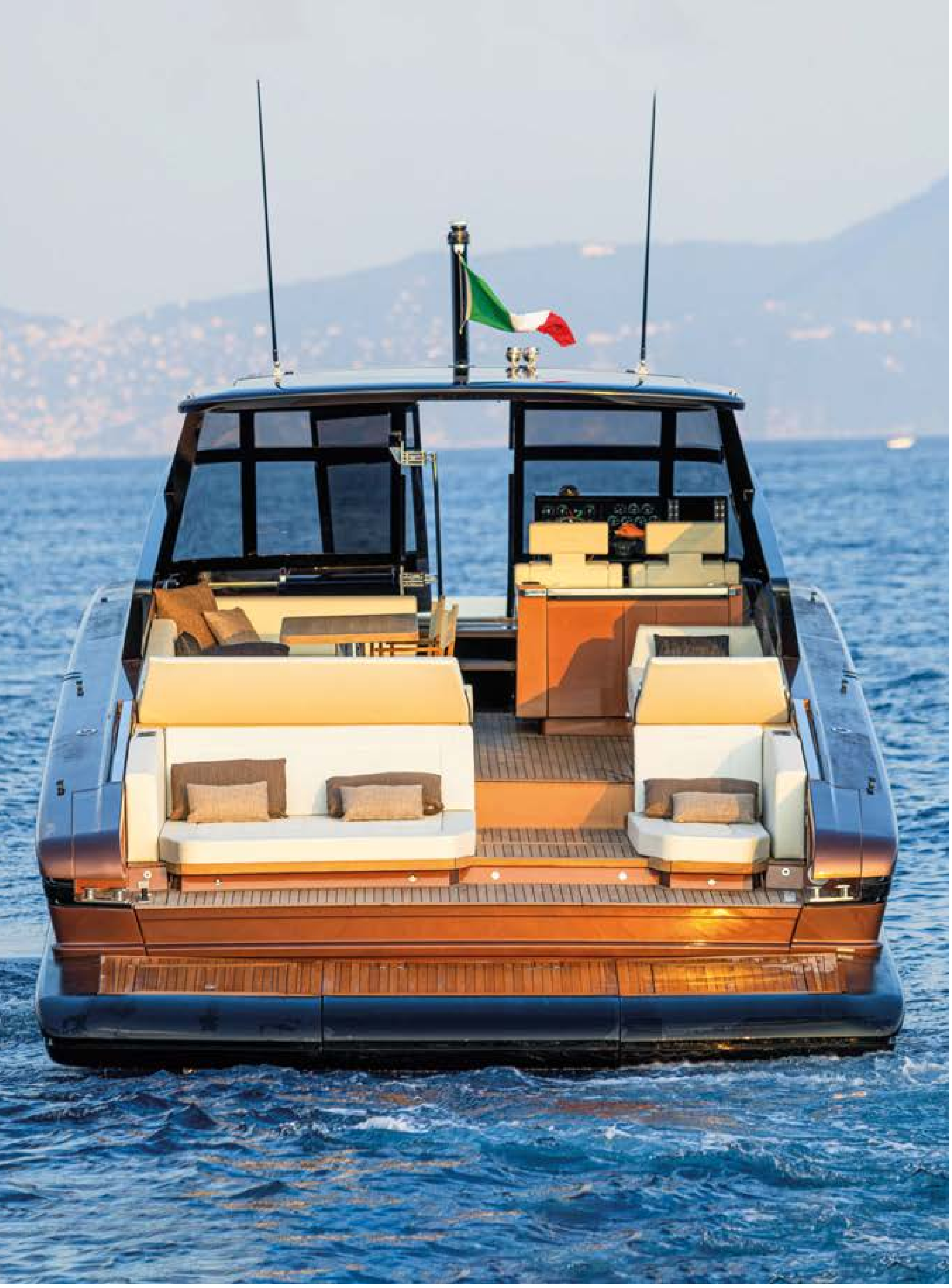
Ottimo l'assetto e la manovrabilità. *P52* è un'imbarcazione facile da condurre anche se l'armatore è alle prime armi.

Excellent trim and manoeuvrability. *P52* is an easy boat to manoeuvre even if the owner is a novice.

«Storia, tradizione, cultura e innovazione. Fiart è un cantiere unico. La customizzazione non è uno slogan buono per la pubblicità, ma una caratteristica ben impressa nel Dna dell'azienda. Così come lo è l'artigianalità e la cura con la quale realizza le barche. Lavorare con loro è un'esperienza che regala solo soddisfazioni».

«History, tradition, culture and innovation. Fiart is a unique yard. Talk about customisation isn't just a publicity stunt but a feature that is driven right into the firm's very identity. The same goes for the craftsmanship and care for putting the boats together. Working with them is an experience that is pure pleasure».

Stefano Pastrovich



Appena percorsa ci si ritrova in una sorta di disimpegno molto ampio dove è stata collocata la cucina.
Le cabine sono due, entrambe con bagno e box doccia separato. L'armatoriale a poppa e la Vip a prua. Ottima l'abitabilità di entrambi i locali, i volumi per lo stivaggio e in generale il comfort. Sono interni, fatti e pensati per rimanere a bordo a lungo. A tutto ciò si aggiunge una caratteristica non sempre scontata. *P52* è bella da vedere. Ha la forma di una barca, non di un parallelepipedo galleggiante.

It quickly became clear that the partnership between Stefano Pastrovich and Fiart was set to be very fruitful. After the first model, which was recently renamed the *P58*, which was introduced a couple of years back, it is now the turn of the *P52*. The approach is similar, but the boat (except for the hull) differs. That's where I will start from. There are two features I like about it. One is the trim, and the other is the ability to plan at a low speed. The *P52* doesn't have trouble turning; you can turn hard without losing power. The boat heels just the right amount, returning to the proper trim when it comes out of the turn. That is a feature you most appreciate when you go through cross seas in rougher water. These are unpredictable, so a hull that can quickly recover its trim means you can always take the right approach to the waves.

Grazie al camminamento centrale si sfrutta al meglio il baglio dell'imbarcazione.

The central walkway maximises the beam of the boat.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

33.7

AUTONOMIA MN
RANGE NM

270

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kw

23

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.4

FIART MARE
Via Lucullo, 71
I-80070 Baia (NA)
T. +39 081 8040023
www.fiart.com

PROGETTO
Stefano Pastrovich e ufficio tecnico del cantiere

SCAFO
Lunghezza f.t. 15,93m • Larghezza massima 4,63m • Serbatoio carburante *1.800 l* • Serbatoio acqua *650 l* • Dislocamento 21.000 kg

MOTORE
2x Volvo D8-Ips 800 • Potenza 441 *kW* (600 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata *7,7 l* • Regime di rotazione massimo 3000 giri/minuto • Peso a secco 1.410 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
1.607.000 € - Di listino

PROJECT
Stefano Pastrovich and the shipyard technical department

HULL
LOA 15.93m • maximum beam 4.63m • Fuel tank volume *1,800 l* • Water tank volume *650 l* • Displacement 21,000 kg

MAIN PROPULSION
2x Volvo D8-IPS 800 • Outlet mechanical power 441 *kW* (600 hp) • 6 in-line cylinders • Swept volume*7.7 l* • Maximal rotational speed 3000/min • Dry weight 1,410 kg

EC CERTIFICATION
CAT B

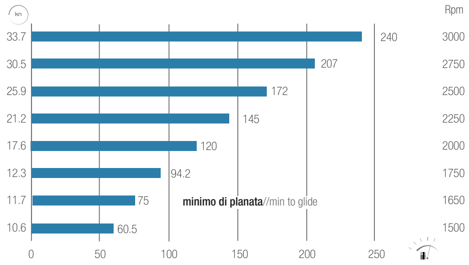
PRICE
1,607,000 €- Price list

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località Golfo di Genova//Gulf Genoa	
Altezza onda//Wave height	50 cm
Vento forza//Wind speed	12 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	7
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*1.350 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*400 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 9 secondi
Gliding time of 9s from 0 to glide
Da zero alla massima velocità in 36 secondi
Gliding time of 36s for a speed change from 0 to 33.7 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)

6.6

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1500	10.6	60.5	5.7	315	69
1650	11.7	75.0	6.4	281	70
1750	12.3	94.2	7.6	236	70
2000	17.6	120	6.8	264	72
2250	21.2	145	6.8	264	73
2500	25.9	172	6.6	272	73
2750	30.5	207	6.8	264	74
3000	33.7	240	7.1	253	76

The Volvo IPS system that Fiart has chosen for this model also delivers manoeuvrability. The V-bow has a good deadrise that lets you take the waves calmly. Up to 25 knots, the *P52* had no problems coping with the waves outside the sea wall at Genoa harbour. There are two 600hp Volvos in the engine room, which I think is the right amount of power. The top speed I got to was nearly 34 knots, and I have to say I think that's enough. The hull showed that it could stay out of the water even without applying much power – so less than twelve knots were needed to plane.

To these figures must be added those of consumption, which are very positive: we used just 75 litres per hour overall and 240 at top speed when gliding.

You can do 25 knots with around 150 litres per hour and thirty knots with less than 200. This is an outstanding figure, considering we are on board a 50-footer with a displacement of 21 tonnes. As you take your place at the helm, the throttles and wheel are at the proper distance. However, steering becomes a bit of a squeeze when standing up. By contrast, I found the central walkway going forward worked well, as side decks waste more room and leave you with a less practical route. It is unlikely, if not impossible, that two people should walk alongside decks simultaneously. So, a central passage like this one is more than enough and wider than one on the side. It's both more comfortable and safer. The only issue with not having side decks is the difficulty of taking a line forward when you are mooring Med style at the quay. But the sides of the windscreen don't link up with the hardtop, so doing that isn't impossible, although it has to be done by two people rather than one. Finally, one of the advantages of a central walkway to go aft is that it leaves the whole area available for use by the sun pad. The way the deck is divided up is notably precise. There are three separate areas. We have already described the foredeck. Midships – in addition to the helm station with seats for the skipper and mate – there are sofas. The U-shaped one wraps around the dining table. Finally, the aft area has two other sun pads divided by the central walkway.

Regarding interior volumes, Pastrovich has even managed to carve out a garage for the tender and a stern platform with an integrated lift in the middle that works as a way to get into the water and as a passerelle to get onto the quay.

The stairs below decks are on the port side and are L-shaped to save space.

At the bottom, you find yourself in a vast hallway that houses the galley. There are two cabins, the master room aft and the VIP stateroom forward, each with a bathroom and separate shower cubicle. Both have excellent headroom, storage space and a high general comfort level. These interiors have been designed and made for extended stays on board. And added to all this is a feature you can't always take for granted – the *P52* is lovely. It looks like a boat rather than a floating box. ◣

Engine room

Due Volvo da 600 cv consentono di avere prestazioni più che sufficienti senza dover consumare ettolitri di carburante. Una soluzione ideale per chi vuole navigare.

Two 600-hp Volvos provide more than enough power without consuming hectolitres of fuel, making this an ideal solution for those who want to sail.

PLASTIC FREE

MATTEOFARNÈ.it

HP SCA 500
500 lt/h - 3 kW/h

Rip away
the obsolete
navigation style.

HP Watermakers clears plastic bottles from your boat.

Uncover a cleaner marine environment beyond while enjoying effortless sustainable habits. Just one click for purified still or sparkling water straight from the sea, tasting your onboard freedom.

Let's sea with HP Watermakers.

Our Part-NET 2.0 App

Water Package

hpwatermaker.it

HIGH PRESSURE WATERMAKERS
Free WATER, clean WORLD.

World Headquarters MILANO | FORT LAUDERDALE | DUBAI | CAPE TOWN | MALE
Furthermore, official dealers in 56 countries.

Test

MERCURY
MERCURY
Ranieri
CAYMAN 33.0 EXECUTIVE

Fast & dry

ESALTANTE NELLE PRESTAZIONI E FACILE DA CONDURRE. MA SOPRATTUTTO ASCIUTTO PERFINO QUANDO IL VENTO TESO POTREBBE BAGNARE LA COPERTA. IL COMFORT È SERVITO

IT'S EASY TO HANDLE, AND THE PERFORMANCE LEVELS ARE THRILLING. BUT ABOVE ALL, IT STAYS DRY EVEN IN A WIND STRONG ENOUGH TO DOWSE THE DECK. COMFORT IS READY AND WAITING FOR YOU

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello

10.20m

Diciamoci la verità, con gli strumenti che ci sono oggi non è difficile progettare una carena che navighi bene. Grazie a software, studi di fluidodinamica e, anche se agli albori, l'intelligenza artificiale, i progettisti hanno più di un aiutino.

Se a tutto questo si aggiunge una lunga esperienza del cantiere, il risultato è quasi scontato. Nel caso di un gommone, inoltre, stabilità, manovrabilità e prestazioni sono all'ordine del giorno. Questi ingredienti fanno tutti parte della ricetta di *Cayman 33.0 Executive*, l'ultimo arrivato dello chef Ranieri.

A Soverato ho avuto modo di assaggiare questa nuova pietanza. L'onda non era eccessivamente impegnativa, ma il vento era piuttosto teso. Lo scafo ha una lunghezza fuori tutto di 10,20 metri e nove di omologazione con installati sullo specchio una coppia di Mercury Verado V8 da 300 cavalli ciascuno. Tanta potenza che mi ha permesso di arrivare a 50 nodi di massima. I due Verado aggiungono anche dei consumi contenuti perché, sempre alla massima, sono rimasti sotto i 200 litri/ora. Per far uscire dall'acqua la carena disegnata da Ranieri bastano 13 nodi e 38,5 litri/ora. Questo significa che ci sono circa 37 nodi di range per scegliere l'andatura di crociera preferita. Impossibile non trovare quella desiderata, anche in base alle condizioni del mare e alla tipologia di passeggeri che si ha a bordo. E poi, oltre ai numeri, ci sono le sensazioni, tutte positive. L'assetto è perfetto a qualsiasi andatura, come la visibilità dalla postazione di guida. T-Top e parabrezza sono della dimensione giusta. Offrono protezione senza ostacolare la visibilità e il timoniere ha tutto sotto controllo. La struttura è robusta, il T-Top, infatti, è sorretto da due montanti in acciaio inox che poggiano sulle fiancate in vetroresina e anche quando si naviga a più di 40 nodi non si avvertono vibrazioni. La manovrabilità è promossa a pieni voti. *Cayman 33.0* è davvero facile da condurre. Il merito va diviso equamente tra timoneria, motori e linee d'acqua. Si riesce a stringere moltissimo la virata anche a velocità sostenuta. Con il timone a tutta barra, a 40 nodi, lo scafo è sempre incollato all'acqua e non sembra avere la minima intenzione di staccarsi. Si vira senza perdere il controllo. Viene quasi voglia di procedere a zig zag da quanto è facile virare. Tutto questo non è scontato perché non sempre lo si incontra a bordo di un gommone di poco più di dieci metri fuori tutto. Quello che però mi ha colpito è come rimane asciutta la coperta. Durante il test il vento era teso e quando si vira sull'onda e si espone il

Il layout è razionale e senza eccessi. Il pozzetto è dedicato al living, mentre il prendisole si trova nella zona di prua. Le bitte sono a scomparsa e l'ancora esce dall'occhio di cubia. Anche il design è curato in ogni dettaglio.

The layout is rational and without excess. The cockpit is dedicated to the living area, while the sundeck is in the bow. The bollards are concealed, and the anchor comes out of the hawsehole. The design is also meticulous in every detail.

Il T-Top ha una giusta dimensione: protegge pilota e copilota in consolle oltre alla parte centrale del pozzetto, senza avere una dimensione esagerata.

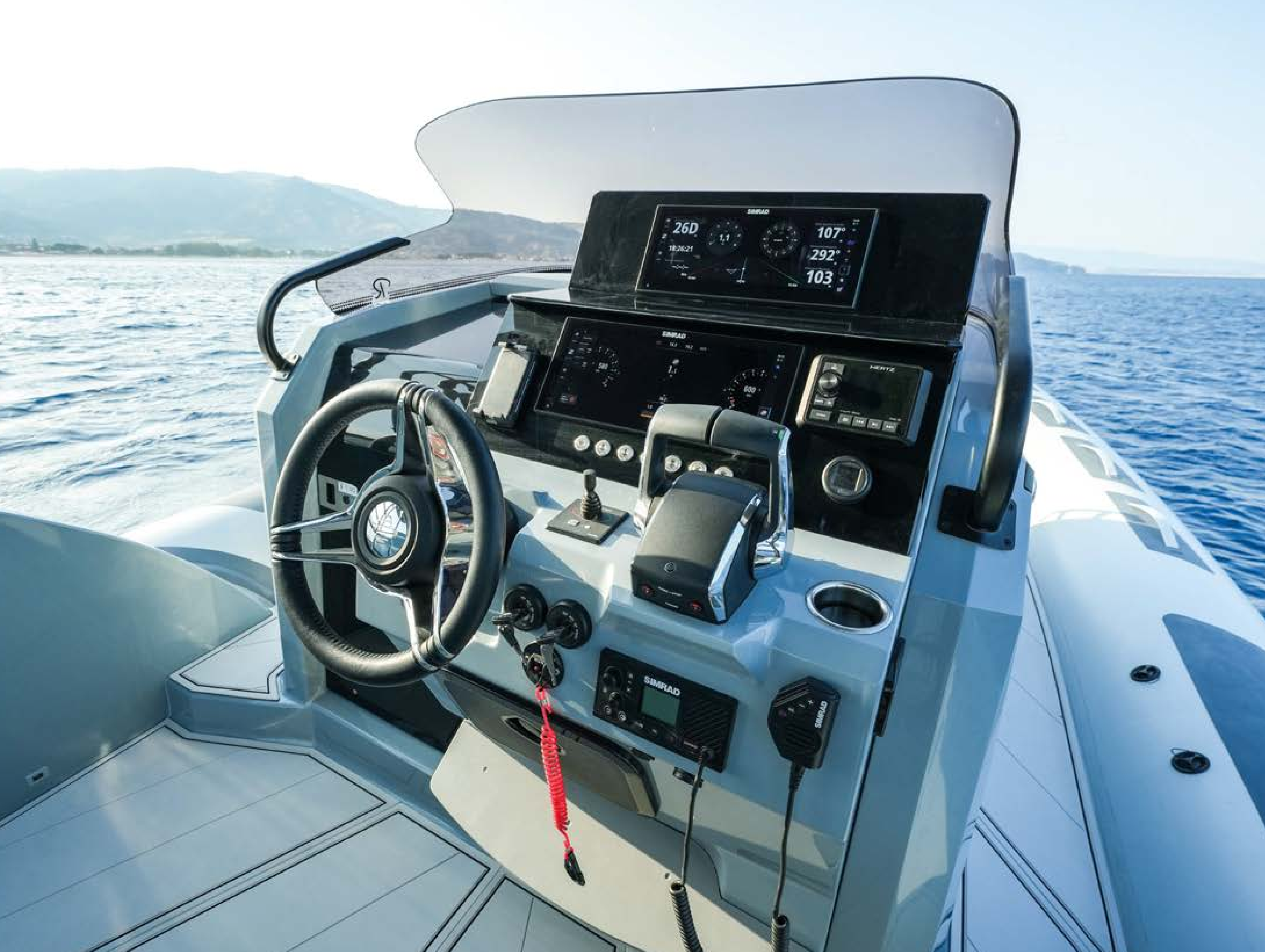
The T-Top is just the right size, protecting the pilot and copilot in the console and the cockpit's central part without oversizing.

fianco alla direzione del vento, è facile che gli spruzzi arrivino in pozzetto. Invece *Cayman 33.0* era asciutto come il deserto del Sahara. Nemmeno una goccia, nemmeno quando mi sono impegnato a farla arrivare apposta. Evidentemente, non solo la carena è ben riuscita, ma anche le dimensioni dei tubolari e il bottazzo contribuiscono a una navigazione senza spruzzi. Per quanto riguarda il layout della coperta il cantiere ha scelto di non avere un prendisole a poppa e, secondo me, è una scelta giusta. Il quadrato ha un divanetto lineare con uno schienale ribaltabile che però serve solo per decidere se sedersi frontemarcia in navigazione o affacciati a poppa durante le soste in rada. Altre due sedute a scomparsa si trovano nelle fiancate, in questo modo si può avere un'area living per molte persone senza ingolfare il pozzetto di troppi arredi.

Simrad NSX Ultrawide

Due in uno, è proprio il caso di dirlo. *Cayman 33.0* monta i nuovi *NSX Ultrawide* di Simrad, un doppio schermo in un unico display, più ampio del 63% rispetto a *NSX*. Il doppio schermo in un unico display è ancor più facile da installare in plancia e garantisce tutte le funzionalità che si hanno con due plotter. È disponibile nella versione a 12 e 15 pollici e permette di avere contemporaneamente visibili cartografie, radar, ecoscandaglio, dati di navigazione e tutto quello che l'elettronica consente. Con Ranieri International, in particolare, Navico ha sviluppato la customizzazione e l'integrazione ai massimi livelli. Ne è un esempio il *Cayman 45*, l'ammiraglia della gamma di battelli pneumatici, dove, perfino il controllo del generatore installato a bordo dal cantiere, era visibile sul plotter Simrad.

It's a genuine case of two in one. The Cayman 33.0 *is equipped with the new* NSX Ultrawide *from Simrad, a double screen in a single display, which is 63% larger than the* NSX. *Incorporating a single screen makes it even easier to fit into the dashboard and delivers all of the functions you get with two plotters. It is available in 12 and 15-inch versions and lets you use mapping, radar, echo sounding and any other electronic navigational systems. Navico has worked excellently with Ranieri International to customise and integrate all these. A case in point is the* Cayman 45, *the flagship of the inflatable range, where you could even check on the Simrad plotter, the generator the yard had installed.*



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

50

AUTONOMIA MN
RANGE NM

245

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kw

10

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

2.9

PESO
DISPLACEMENT

3.5

t

MOTONAUTICA F.LLI RANIERI SRL
Loc. Caldarello
I-88068 Soverato (CZ)
T. +39 0967 25839
info@ranieri-international.com
www.ranieri-international.com

PROGETTO
Studio tecnico del cantiere

SCAFO
Lunghezza f.t. 10,20m • Lunghezza di omologazione 9,00m • Larghezza massima 3,55m • Diametro tubolari 0,65m • 6 compartimenti • Dislocamento 3.500 kg • Serbatoio carburante *540 l* • Serbatoio acqua *130 l* • Potenza massima installabile 800 cv • Posti letto 4

MOTORI
2x Mercury Verado 300 V8 • Potenza 223 *kW* (300 cv) • 8 cilindri • Cilindrata *4,6 l* • Rapporto di riduzione 1,75:1 • Regime di rotazione massimo 5200-6000 giri/minuto • Peso a secco 239 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
155.000 € + Iva - Di base solo scafo
2 Mercury Verado 300 V8 57.100€ + Iva

PROJECT
Shipyard technical department

HULL
LOA 10.20m • Length 9.00m • Maximum beam 3.55m • Tube's diameter 0.65m • 6 compartments • Displacement 3,500 kg • Fuel tank volume *540 l* • Water tank volume *130 l* • Maximum power rated 800 hp • 4 berths

MAIN PROPULSION
2x Mercury Verado 300 V8 • Outlet mechanical power 223 *kW* (300 hp) • 8 cylinders • Swept volume *4.6 l* • Compression ratio 1.75:1 • Maximal rotational speed 5200-6000/min • Dry weight 239 kg

EC CERTIFICATION
CAT B

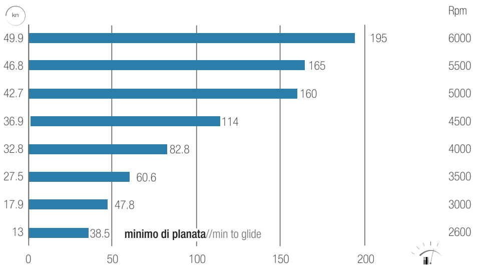
PRICE
155,000€ Excl. VAT As standard – Bare boat
2 Mercury Verado 300 V8 57,100€ Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Soverato (CZ)
Altezza onda//Wave height	30 cm
Vento forza//Wind speed	18 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	5
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*280 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da 0 a planata in 3 secondi
Gliding time of 3*s* from 0 to glide
Da 0 a velocità max in 34 secondi
Gliding time of 34*s* for a speed change from 0 to 50 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

2.2

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi
2600	13.0	38.5	3.0	180
3000	17.9	47.8	2.7	200
3500	27.5	60.6	2.2	245
4000	32.8	82.8	2.5	216
4500	36.9	114	3.1	174
5000	42.7	160	3.7	145
5500	46.8	165	3.5	154
6000	50.0	195	3.9	138

Anche il divanetto lineare di poppa non occupa per intero il baglio e consente quindi di avere due accessi verso le spiaggette ai lati dei fuoribordo. Insomma, ci si muove a bordo con facilità, anche grazie ai passavanti laterali dalle dimensioni più che sufficienti. *Cayman 33.0 Executive* non è un gommone per le sole uscite giornaliere. Ha ben due cuccette matrimoniali e un bagno in un locale dedicato. La cuccetta di prua ha un'ottima abitabilità, meno invece quella di poppa in quanto rimane sotto il piano di calpestio della coperta. In definitiva, *Cayman 33.0 Executive* è un battello capace di soddisfare tutto il ventaglio di esigenze che si possono avere da un gommone di dieci metri: perfetto per godersi una giornata al mare; esaltante per chi ama navigare veloce; comodo per chi cerca un mezzo facile da condurre e perfino confortevole per la crociera a corto o medio raggio per una famiglia di quattro persone.

Quattro persone trovano posto sottocoperta. Una cuccetta matrimoniale si trova a prua e una sotto il piano di calpestio del pozzetto.

Four people can sleep below deck. One double berth is in the bow, and one is under the cockpit floor.

With the tools available nowadays, creating a hull that works well on the water is not difficult. Designers have been lent a hand by software, fluid-dynamic research and artificial intelligence – even though that is in its infancy. The outcome is practically assured if we add the yard's considerable experience. And when you are talking about an inflatable boat, then stability, manoeuvrability, and performance are the first things you look for – and these are all ingredients that come together to make the recipe for the *Cayman 33.0 Executive*, the latest dish served up by chef Ranieri. I had the chance to savour it in Soverato. The waves didn't cause much trouble, but there was quite a strong wind. The hull is 10.20 metres long overall, officially certified at nine metres, and we had a pair of Mercury Verado V8s, each developing 300 horsepower on the transom, which meant I could get to fifty knots. The two Verados don't use much fuel because even at top speed, we stayed under the 200 litres-per-hour level. Getting the Ranieri-designed hull out of the water takes 13 knots and 38.5 litres/hour. That means that you have a span of around 37 knots from which to choose a cruising speed. You can't fail to find the speed you want, which varies according to conditions and the number of people on board. The figures all line up, but it also feels good in every department.
The trim is perfect at all speeds, as are

the sightlines from the helm station. The T-Top and windscreen are the right size and protect without blocking the view so that you can keep everything under control. It's powerfully built, and the T-Top is held up by two stainless steel supports that sit on the fibreglass sides, and even when you are doing over forty knots, you don't feel any vibration. Full marks also go to the manoeuvrability. The *Cayman 33.0* is easy to handle, with credit divided between the helm system, engines and waterlines. You can turn tightly, even at high speed. At full lock and forty knots, the hull stays glued to the surface and doesn't give the slightest sign of budging. You turn without losing control. It's so easy that you nearly start wanting to zig zag. You don't always get that on an RIB that's just over ten metres long overall, and it shouldn't be taken for granted. I was particularly struck by how dry the deck stays when underway. Quite a wind blew during our test, and when you turn on a wave and expose the side to the wind, you would typically get some spray into the cockpit. By contrast, the *Cayman 33.0* was as dry as the Sahara. Not a drop, not even when I was trying to get it wet. So clearly, it is not just the hull that has been well designed, but also the sizing of the tubes and the rubbing strake, which help to stop the spray when moving. The deck has been laid without an aft sun pad, which is a good decision. The area has a sofa with a variable back position, which means you can face forward when underway or aft when at anchor. A further two-foldaway seat is on the sides; that way, you can have a living area that takes many people without flooding the cockpit with too much furniture. The aft sofa isn't full beam, thus leaving room for two access points to the small beach platforms on either side of the outboards. So basically, you can get around quickly, not least because of the generous side decks. The *Cayman 33.0 Executive* isn't an RIB just for day trips. It boasts two double cabins and a separate bathroom. The bedroom in the bow has excellent headroom, but the aft one is somewhat less as it is below the cockpit. So essentially, the *Cayman 33.0 Executive* delivers everything you could want from a ten-metre dinghy: it's perfect for a lovely day on the water, it's exciting for people who like to go fast, forgiving for people who want something easy to handle, and even capable of providing comfortable short or medium range cruises for a family of four. ◣

Engine data

A poppa ci sono due motori fuoribordo Mercury Verado 300 V8 di 223 kW ciascuno che consentono di raggiungere 50 nodi di velocità massima.

Two Mercury Verado 300 V8 outboards at the stern produce 223 kW each, giving a top speed of 50 knots.

> Il doppio redan a centro scafo contribuisce a esaltare le prestazioni, ridurre i consumi e aumentare il comfort in navigazione.
>
> Performance, fuel economy and comfort are enhanced by the double amidships redan.

MERCURY
300
V8
MERCURY
300
V8

Test

https://youtube.com/shorts/7Bbd3XG_fqY

Classico con brio
A classic with liveliness

COMFORT A BORDO, AMPI SPAZI, SENZA SACRIFICARE FASCINO ED ELEGANZA. L'ULTIMO NATO DI PATRONE MORENO È IL RISULTATO DELL'INCONTRO TRA TRADIZIONE E MODERNITÀ
IT OFFERS EXCELLENT COMFORT AND SPACE WITHOUT SACRIFICING AESTHETICS AND ELEGANCE. THE LATEST BOAT FROM PATRONE MORENO COMBINES TRADITION AND MODERNITY

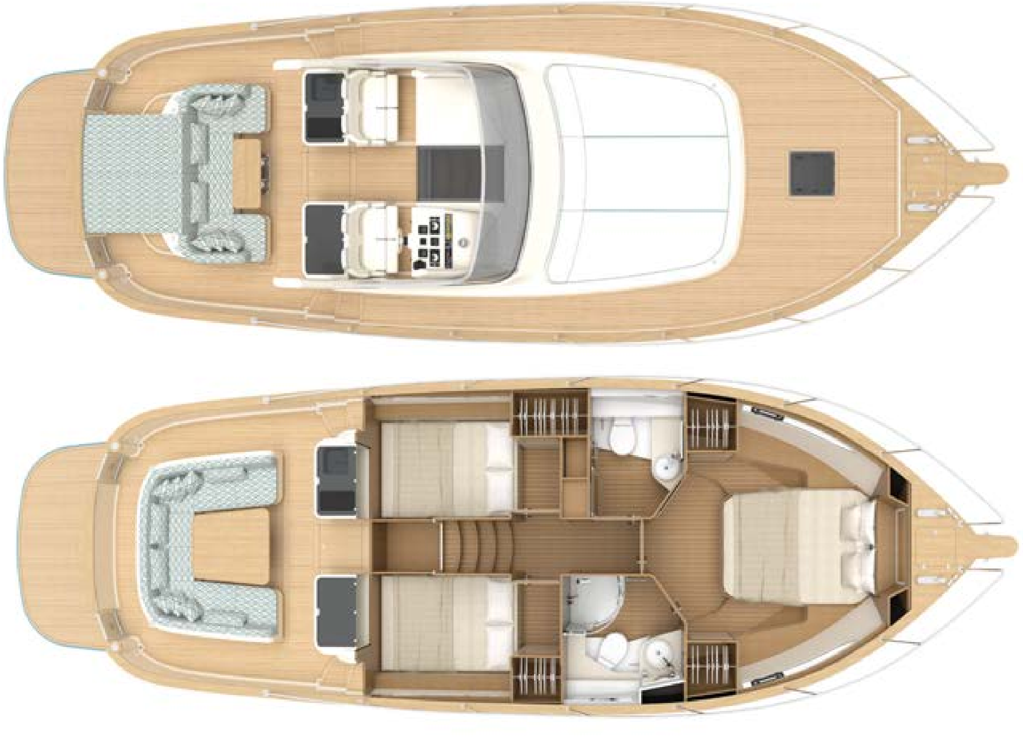
by Niccolò Volpati

14 m

Tradizione e modernità. Due concetti che in tanti hanno provato a mettere d'accordo, ma non sempre ci sono riusciti. Perché ci provano allora progettisti e cantieri? Si potrebbe scegliere uno dei due, senza complicarsi la vita. La tradizione però, è sinonimo di eleganza. Potrebbe sembrare un luogo comune, ma non lo è. Le barche di una volta erano indubbiamente belle. Spesso più belle di quelle moderne. Può succedere che l'estetica sia sacrificata sull'altare della modernità, cioè della funzionalità, del comfort, dei volumi a bordo. In questo caso, la tradizione è rappresentata dal cantiere Patrone Moreno e la modernità è stata affidata a Tommaso Spadolini. Il risultato si chiama *Patrone 45' Open*. Il cantiere, da sempre impegnato nella realizzazione dei tradizionali gozzi liguri, garantisce una costruzione artigianale curata sin nei minimi dettagli. Patrone ha realizzato un'infinità di scafi e cosa c'è di meglio di una carena di un gozzo per navigare? È la barca marina per eccellenza e anche questo modello deriva proprio da altri modelli del cantiere. E la modernità? Oggi servono ampi spazi a bordo, sopra e sottocoperta. La convivialità è una filosofia a cui non si può più rinunciare. *Patrone 45'* è uno yacht da crociera di 14 metri fuori tutto per 4,40 metri di baglio. Il layout della coperta è organizzato in modo simmetrico con gli arredi al centro e i camminamenti all'esterno. Il pozzetto è molto protetto. Il divanetto a U con al centro il tavolo rimane spostato rispetto alle fiancate. Non c'è rischio di prendere spruzzi durante la navigazione, anche perché le fiancate sono alte. Inoltre, questo layout consente di muoversi agevolmente, non solo verso prua o intorno alla plancia di comando, ma anche intorno alle sedute del pozzetto. E non è l'unica possibilità. Il cantiere ha previsto numerose personalizzazioni. Per il pozzetto sono addirittura tre, una con sofà e dinette esterna e una con due prendisole longitudinali alle murate. La cucina, che si trova sotto l'hardtop, è divisa in due per garantire un facile passaggio centrale che consente di raggiungere la consolle di guida e la scaletta di accesso agli interni. Il mobile è lineare e da una parte ospita il lavandino e un frigorifero e dall'altra i fuochi a induzione e un secondo frigorifero. In questo modo, senza occupare troppo spazio e senza compromettere la facilità di spostarsi

I volumi interni sono sorprendenti: l'altezza è sempre superiore ai due metri e le cabine, anche nella versione con armatoriale e due ospiti, sono accoglienti e confortevoli. Ampie le scelte di layout: tre per il pozzetto e sei per gli interni.

The interior volume is surprising: the headroom is always over two metres, and the cabins, even in the owner's and two guests' versions, are cosy and comfortable. The layout has a wide choice: three for the cockpit and six for the interior.



Allegria

Il ponte di coperta è realizzato in eco-teak e gli interni in teak verniciato ad acqua a basso impatto ambientale.

The deck is made of ecological teak, and the interior is of environmentally friendly water-varnished teak.

a bordo, si ha una cucina delle giuste dimensioni per una barca di quattordici metri. L'accesso alla sala macchine avviene tramite un comodo ingresso ricavato sotto il divano a U che si alza idraulicamente. Facile accesso e, quindi, facile manutenzione. Le linee semplici ed eleganti caratterizzano anche la zona di prua della coperta. Qui la sensazione di sicurezza è accentuata dalla presenza della battagliola che parte dal pozzetto e arriva fino all'estrema prua. La tuga è occupata dal prendisole, ma mantiene comunque un'ampia superficie intorno e questo contribuisce a dare un tocco di eleganza. Le barche di una volta, infatti, non erano affollate di arredi e questa è la sensazione che ho provato a bordo di *Patrone 45'*. C'è quello che ci deve essere perché non manca nulla, ma senza esagerare. Chi naviga lo sa, a bordo ci si deve muovere, non si trascorre solo il tempo sdraiati o seduti, e sul *Patrone 45'* è facile muoversi sia a poppa, sia a prua. Sottocoperta si può scegliere tra sei layout da due a tre cabine, con diverse variabili. L'armatoriale con il suo bagno con box doccia separato rimane a prua. Nella versione che ho avuto modo di testare, a centro barca c'erano due cabine con cuccetta matrimoniale, una per fiancata, e un corridoio al centro che consentiva di accedere all'armatoriale di prua. Un allestimento semplice e funzionale. L'abitabilità è ovunque superiore ai due metri e la luce naturale filtra nelle cabine da diversi oblò e finestrature sulle fiancate. Gli interni sono accoglienti, uno spazio da vivere a lungo. E infine ci sono le prestazioni. I motori sono due entrobordo da 440 cavalli con il V-Drive per risparmiare spazio in sala macchine. È una potenza media, dato che il cantiere prevede una minima composta da una coppia di 320 cavalli e una massima con due da 550. I due motori da 440 cavalli mi sono sembrati una soluzione ottimale; sono arrivato a 32 nodi di velocità massima e

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

32

AUTONOMIA MN
RANGE NM

310

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kw

21

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.2

CANTIERE NAVALE PATRONE MORENO
Reg. Torre Pernice (Polo 90)
I-17035 Cisano sul Neva (SV)
T. +39 0182 990001
www.patroneboat.com

PROGETTO
Tommaso Spadolini

SCAFO
Lunghezza f.t. 14,00m • Lunghezza scafo 12,40m • Larghezza massima 4,40m • Pescaggio 1,15m • Dislocamento 14.000 kg • Serbatoio carburante *1.400 l* • Serbatoio acqua *440 l*

MOTORE
2 entrobordo da 324 *kW* (440 cv) • 6 cilindri • Cilindrata *5,8 l* • Alesaggio per corsa 106mm x 110mm • Regime di rotazione massimo 3300 giri/minuto • Peso a secco 585 kg • Trasmissione V-Drive

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
A partire da 700.000 € Iva esclusa

PROJECT
Tommaso Spadolini

HULL
LOA 14.00m • Length 12.40m • Maximum beam 4.40m • Draft 1.15m • Displacement 14,000 kg • Fuel tank volume *1,400 l* • Water tank volume *440 l*

MAIN PROPULSION
Two inboard engines of 324 *kW* (440 hp) • 6 cylinders • Swept volume *5.8 l* • Bore&Stroke 106mm x 110mm • Maximal rotational speed 3300/min • Dry weight 585 kg • V-Drive transmission

EC CERTIFICATION
CAT B

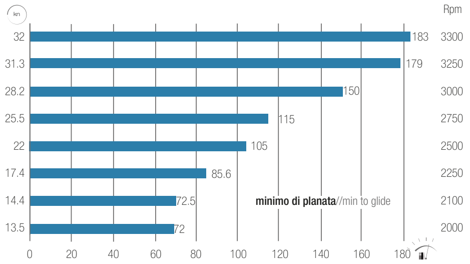
PRICE
Starting from 700,000 € Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località	Loano (SV)
Altezza onda//Wave height	30 cm
Vento forza//Wind speed	18 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	4
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*700 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*200 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 10 secondi
Gliding time of 10*s* from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 28 secondi
Gliding time of 28*s* for a speed change from 0 to 32 knots (maximum speed)

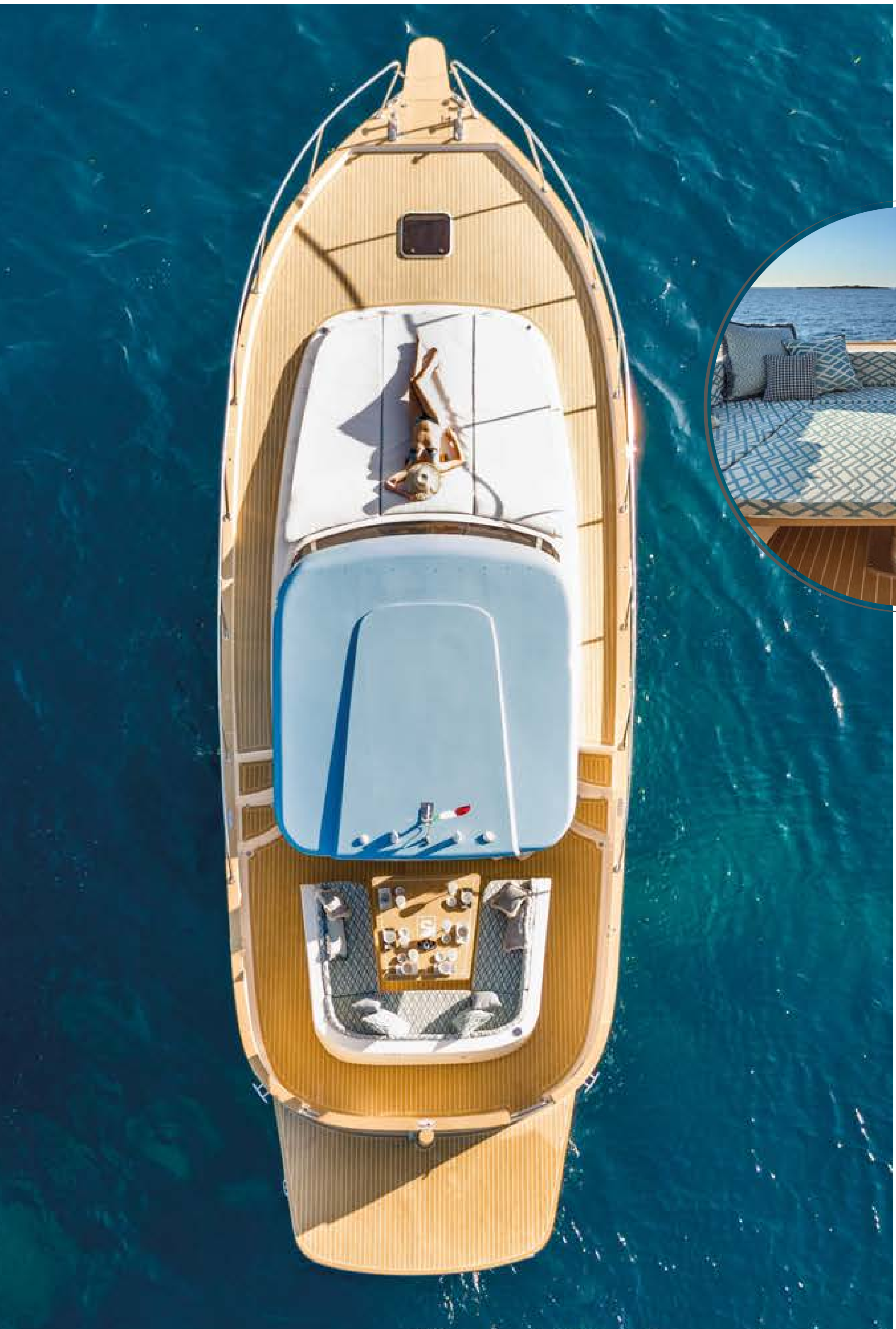
LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

4.5

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi	Rumore su scala A (in plancia) dB Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2000	13.5	72.0	5.3	264	72
2100	14.4	72.5	5.0	280	73
2250	17.4	85.6	4.9	285	74
2500	22.0	105	4.8	291	76
2750	25.5	115	4.5	311	77
3000	28.2	150	5.3	263	78
3250	31.3	179	5.7	245	81
3300	32.0	183	5.7	245	82

per planare ne sono bastati meno di 14 e mezzo. A 2750 giri e 25 nodi di velocità si ha l'andatura perfetta. I consumi totali sono di 4,5 litri per miglio e la barca è bella stesa sull'acqua. Ne consegue che anche la visibilità sia ottima, mentre a velocità inferiore risulta un po' seduta sulla poppa. L'angolo di virata è stretto, peccato che la timoneria risulti un po' troppo dura. Oltre ai tanti aspetti convincenti ho notato che i montanti del T-Top potrebbero essere irrobustiti per ridurre le vibrazioni alla massima velocità, mentre il volante è stato collocato più a centro barca possibile e risulta leggermente disassato rispetto al seggiolino. Forse si potrebbero allineare per un maggior comfort di guida.

Tradition and modernity. These are two concepts that many have tried to combine but have not always succeeded. And so, why do designers and yards try to? They could choose one of the two and not complicate things. But tradition is synonymous with elegance. This isn't the cliché it might at first appear. Boats from the past were unquestionably beautiful. Often more attractive than modern ones. Usually, looks are sacrificed on the altar of modernity, which means functionality, comfort, and space on board. In this case, we see tradition represented by the Patrone Moreno yard and modernity by Tommaso Spadolini. And the *Patrone 45' Open* is the result. The yard, which has always made traditional Ligurian *gozzo* skiffs, promises hand-built boats with incredible attention to detail. Patrone has produced many of them: what is better than a *gozzo* hull for taking to the water? They are the seafaring craft par excellence, and this particular boat is rooted in other models made in the yard. So what about modernity, then? People nowadays want a lot of room on board, whether above or below deck, with socialising a vital consideration. The *Patrone 45'* is a cruising yacht that is 14 metres long overall, with a 4.40-metre beam. The deck is laid out symmetrically, with the furniture in the middle and walkways to the side. The cockpit is well protected, and the U-shaped sofa with the table is in the middle and well away from the sides. There is no risk of getting wet while underway, not least because the sides are high. What's more, this layout means you can get around quickly, not just to move onto the foredeck or around the helm station, but also around the seats in the cockpit. This is not the only possibility: the yard allows for many different options for customisation, including three for the cockpit.



> L'allestimento in coperta è ricco e non altera l'eleganza delle forme. A poppa e a prua ci si muove comodamente intorno al pozzetto e alla tuga.
>
> The deck layout is generous and does not compromise the elegance of the shapes. The stern and bow provide easy access to the cockpit and deckhouse.

sintesi
interiors

SINTESI s.r.l. - SS 16 Lecce - Maglie Km 980 Z.I. Melpignano 73020 (LE) - WWW.SINTESIINTERIORS.SRL

> Bella da vedere e bella da navigare. Patrone Moreno e Tommaso Spadolini hanno realizzato una barca che rappresenta tradizione e modernità allo stesso tempo.

> It is beautiful to look at and lovely to sail. Patrone Moreno and Tommaso Spadolini have created a traditional yet modern boat.

One has an outside sofa and dinette, and the other has two sun pads alongside the gunwales. The galley is located under the hardtop and is split in two to allow access to the helm station and the companionway. The galley unit is straight, with the sink and fridge on one side and the induction hobs and a second fridge on the other. The cooking facilities are appropriate for a 14-metre boat, but without taking up too much room or causing problems getting around on deck. You get to the engine room through a comfortable entrance under the U-shaped sofa with a hydraulic lift mechanism. So it is easy to access and easy to maintain. Simple and elegant lines are also a feature of the foredeck, where the feeling of safety is enhanced by the guard rail, which starts from the cockpit and goes right to the end of the bow. A sun pad covers the deckhouse, but there is a good amount of space around it, adding a touch of elegance. In the past, boats were not loaded with furniture, which is the feeling I got on board the *Patrone 45'*. It has what it needs, and everything's there without going over the top. Real yachting people know you must get around a boat and don't spend your whole time sitting or lying down. And the *Patrone 45'* is easy to get around, both fore and aft. Below decks, you can choose between six layouts with two or three cabins and some variations. All the designs have the master room set forward, with its bathroom and a separate shower cubicle. In the version I tried, there were two double rooms midships, one on each side, and a passageway in the middle leading forward to the owner's quarters. The set-up is simple and functional, with a headroom of over two metres and natural light from various portholes and windows in the cabins. The interiors are welcoming and look like somewhere you want to spend time. And finally, there is performance to talk about. There are two 440 inboards with V-Drives to save space in the engine room. That combination sits in the middle of the power options, as they offer a pair of 320s or, at the high end, a pair of 550-hp engines. But I thought the two 440s were just right, and I got to 32 knots and needed less than 14.5 to get on the plane. The perfect speed is 25 knots, with the boat sitting nicely over the water, and with 2750 rpm, fuel consumption is 4.5 litres. The sightlines are also optimised, whereas the boat sits back at lower speeds. It turns tightly, but the steering is a bit stiff. Amongst several other things I liked was that the T-Top supports can be reinforced to reduce vibrations at top speed, while the wheel has been placed as centrally as possible and is slightly misaligned with the driving seat. That could be addressed to improve comfort while at the helm. ◣

Engine room

Entrobordo, come vuole la tradizione, e V-Drive per risparmiare spazio in sala macchine. Le potenze variano da 2x320 a 2x550 cv. Quelli della prova erano due da 440 cv.

Inboard for tradition and V-drive to save space in the engine room. Power ranges from 2x320 to 2x550 hp. The ones in the test were two 440 hp.

10 10 CFS ...do it better
STEEL BLUE
SPINNAKER
YACHT VARNISH

...The F1rst Class!

STEEL BLUE
Resina epossidica per inghisaggio
Chocking compound epoxy resin
componente A

inquadra i QR per i video applicativi
frame QRs for application videos

Forte e Resistente
STEEL Blue a 80°C risulta il primo della classe alla compressione. A 100°C è ancora superiore ai valori di 80°C richiesti dai Registri navali.

Mix semplice
Il contrasto di colore tra componente A e B facilita il controllo della perfetta miscelazione. Ulteriore garanzia del lavoro.

Facilmente mescolabile
Il mixer dedicato e gratuito è il risultato di prove pratiche fatte dagli utilizzatori in base ai loro suggerimenti.

Fluido
Oltre a facilitare la miscelazione penetra in ogni piccolo interstizio, aderisce perfettamente alle superfici facilitando la risalita di eventuali bolle.

Documentato
Ogni confezione riporta una completa descrizione dei test eseguiti in presenza dei Registri presso il CTS Centro Tecnologico Sperimentale di La Spezia.

Strong and Durable
STEEL Blue at 80°C ranks first in its class at compression. At 100°C it is still higher than the 80°C values required by ship Registries.

Simple mix
The color contrast between component A and B makes it easy to check for perfect mixing. Further guarantee of compliance.

Easily mixable
The dedicated and free mixer is the result of practical tests made by users based on their suggestions.

Fluid
In addition to facilitating mixing, it penetrates into every small crevice and adheres perfectly to surfaces, facilitating the rise of any bubbles.

Documented
Each package contains a full description of the tests carried out in the presence of the Registers at the CTS Experimental Technology Centre in La Spezia.

ABS DESIGN ASSESSED

certificazione PDA
23-2364249-PDA

RINA

Approvazione
RINA, RINAMIL e Classification for Fast Patrol Vessel
2023/SP/01/200

CTS Centro Tecnologico Sperimentale

C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...

CECCHI GUSTAVO & C. Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - **info@cecchi.it** **www.cecchi.it**

CECCHI
cecchi.it

Test

LA SCELTA DEI FUORIBORDO ACCENTUA IL CARATTERE SPORTIVO DI QUESTO GOZZO. FACILE DA CONDURRE, MOLTO MANOVRABILE E CON TANTO SPAZIO SOPRA E SOTTOCOPERTA

FITTING AN OUTBOARD ACCENTUATES THE SPORTY FEEL OF THIS *GOZZO*. IT HANDLES WELL, IS EASY TO MANOEUVRE AND HAS A LOT OF ROOM BOTH ABOVE AND BELOW DECK

by Niccolò Volpati
photo by Blue Passion

Gozzo a 40 nodi

40-Knot *Gozzo*

11.11m

Quando si parla di gozzi, soprattutto di gozzi sorrentini, si parla di tradizione. Ma tradizione non significa che una barca debba essere sempre uguale a sé stessa e questo concetto Apreamare lo ha fatto suo già da molto tempo. Quali sono i vantaggi di un gozzo? Oltre all'aspetto estetico e stilistico, c'è quello dello spazio a bordo. Il gozzo è comodo. Se pensiamo al comfort, sia in navigazione, sia alla fonda, è facile che ci venga in mente proprio questo genere d'imbarcazione. E qual è il limite? La velocità, poiché i gozzi, normalmente, non offrono prestazioni sportive. Apreamare però, già molti anni fa, s'inventò le carene plananti o semiplananti. E questa caratteristica, che ormai è diventata una tradizione per il cantiere, continua anche nei modelli più recenti. La carena del *35 Speedster* porta una firma che è una garanzia: Umberto Tagliavini. I motori però sono dei nuovi e fiammanti fuoribordo. Si tratta di due Mercury Verado V10 da 400 cavalli ciascuno. I pro di questa motorizzazione sono facili da intuire: grande maneggevolezza e tanta potenza sullo specchio di poppa. E alla prova dei fatti, è così. *Gozzo 35 Speedster* si manovra con grande facilità ai bassi regimi e in virata a velocità sostenuta. Il mare nel golfo di Cannes è particolarmente calmo, ma anche quando incrocio le onde di scia dei mega yacht in transito, la carena si comporta molto bene. È sempre stabile, fende bene l'onda e a bordo non si ha alcun sussulto. Ci sono i flap, ma francamente non se ne sente il bisogno, almeno con il mare calmo. L'unico intervento che vale la pena fare è quello sul trim, soprattutto per tirare fuori tutta la velocità che la potenza dei due Mercury può erogare. Alla massima sono arrivato a 40 nodi tondi tondi. E, anche a questa andatura, la sensazione al timone è stata quella di avere sempre tutto sotto controllo. Per planare, invece, sono sufficienti poco più di 15 nodi, che significa che ci sono ben 25 nodi di range di crociera. A mio avviso, tra i 20 e i 30 nodi si ha l'andatura ideale. In primis perché è comunque più che sufficiente e poi perché il consumo rimane più contenuto. I V10 di Mercury, infatti, offrono tanta spinta, ma dai 5000 giri in su, aumenta anche il consumo di carburante arrivando alla massima a 6,5 litri per miglio. Rimanendo tra i 20 e i 30 nodi, invece, bastano da 4,5 a 5,5 litri per miglio per entrambi i fuoribordo. Il comfort in navigazione si percepisce non solo dalle linee d'acqua della carena e dalle caratteristiche dei motori, ma anche dall'allestimento della coperta, a cominciare dalla postazione di guida. La plancia è ampia, con una superficie più che sufficiente per accogliere tutta la strumentazione allestita.

L'allestimento, sia degli interni, sia della coperta, è elegante, e la costruzione solida e robusta. È una barca fatta per durare nel tempo.

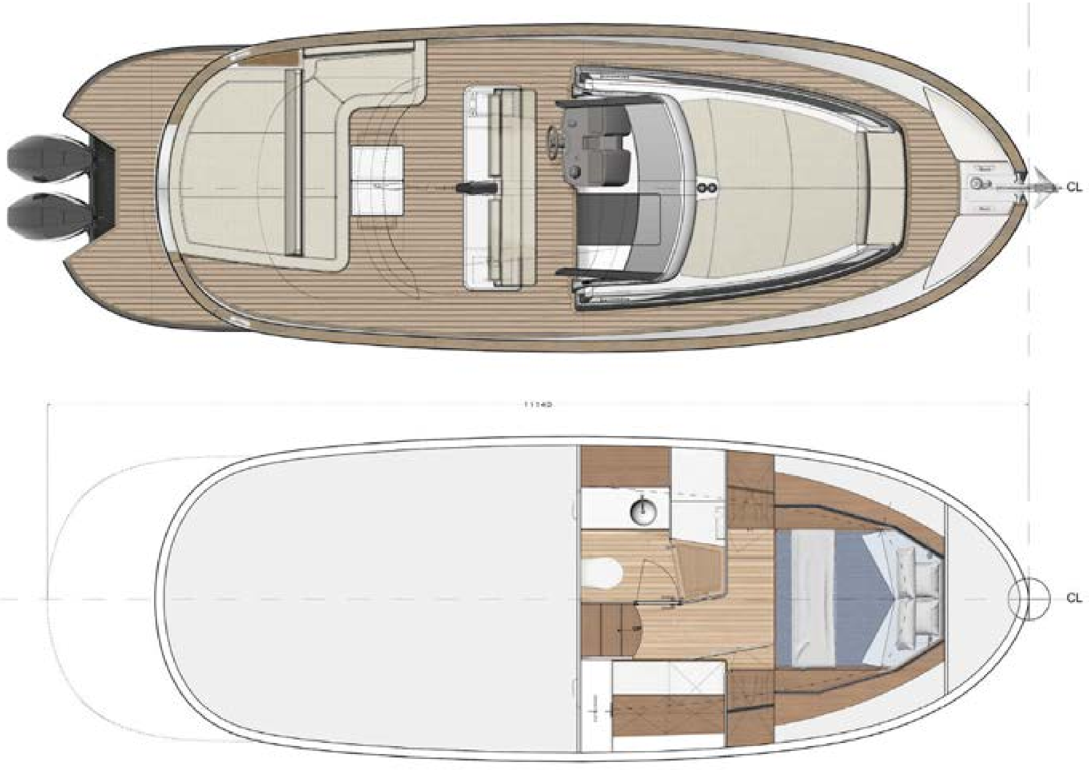
The inside and out layout is elegant, and the construction is solid and robust. This is a boat built to last.

SPEEDSTER 35

Il parabrezza svolge egregiamente il suo compito e la visibilità è sempre ottimale. Anche l'aerazione è consona a una navigazione in Mediterraneo perché il parabrezza non arriva fino al T-Top ma è leggermente più basso. L'aria quindi fluisce liberamente a beneficio di chi è in consolle e anche di chi si trova in pozzetto. Il T-Top, inoltre, garantisce la giusta protezione dal sole o dalle intemperie. Muoversi in coperta è facile sia perché i passavanti sono ampi, sia perché non mancano i tientibene. L'allestimento è piuttosto tradizionale, che è sinonimo però anche di funzionale. Sulla tuga c'è un prendisole e all'estrema prua un divanetto, mentre sotto il T-Top c'è il mobile cucina che può essere allestito con barbecue, bar, frigo e ice-maker. Il divanetto del pozzetto ha lo schienale ribaltabile in modo da ampliare il prendisole di poppa. Gli amanti dei motori in linea d'asse o dei piedi poppieri potrebbero obiettare che due fuoribordo equivalgono a rinunciare a una caratteristica preziosa dei gozzi, ovvero la piattaforma poppiera. È vero ma solo in parte, dato che il cantiere è riuscito comunque a sviluppare una superficie ampia intorno ai due Mercury, minimizzando questo problema. Inoltre, la scelta dei fuoribordo consente di avere un gavone molto ampio visto che non serve lo spazio per la sala macchine. E, per ultimo, ci sono gli interni, composti da una cabina matrimoniale a prua con una buona luce naturale e altrettanta abitabilità, soprattutto all'ingresso. Il bagno ha un box doccia separato e i volumi sono sufficienti per garantire il comfort necessario per quando lo si utilizza.

I volumi sono sufficienti per una crociera confortevole per due persone senza rinunce.

The volume is sufficient for two to cruise comfortably without having to compromise.


CL
11143
CL

I volumi della sala macchine, essendoci i fuoribordo, sono stati sfruttati per ottenere un ampio gavone proprio sotto il piano di calpestio del pozzetto.

Due to the outboard engines, the engine room's volume has been exploited to create a large locker just below the cockpit floor.

SPEEDSTER 35
400
400

In definitiva, *Gozzo 35 Speedster* ha volumi perfetti per la crociera per due persone. Non male, dato che lo scafo misura meno di dieci metri ed è quindi omologato come natante.

When you talk about *Gozzo*, especially the Sorrento type, you are talking about tradition. But tradition doesn't mean that a boat must always be the same as it was before, and this is a concept that Apreamare has made its own for some time. So, what are the advantages of a *Gozzo*? Going beyond aesthetic and stylistic considerations, there is the issue of how much room there is on board. They're comfortable to be on, and if you look at comfort on boats, whether at anchor or underway, you are pretty likely to come up with the gozzo as one of the best. So what, then, are the drawbacks? Speed – a *Gozzo* doesn't usually deliver sporty performance. But Apreamare came up with planning or semi-planning versions some years back. It is a feature that has become a tradition for the yard, and they have continued with their most recent output. Umberto Tagliavini, a tried and trusted figure in the business, designs the hull of the *35 Speedster*.

Nonostante sia un natante, lo spazio a bordo non manca, soprattutto quello per godersi la vita all'aria aperta.

Despite its classification as a *Natante*, there is no shortage of space on board, especially for enjoying the great outdoors.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

40

AUTONOMIA MN
RANGE NM

188

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER $\frac{\text{kg}}{\text{kW}}$

15

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3

PESO
DISPLACEMENT

9

APREAMARE YACHTS
Via Terragneta, 72
I-80058 Torre Annunziata (NA)
T. +39 081 5378411, www.apreamare.it

PROGETTO
Umberto Tagliavini e Marco Casali

SCAFO
Lunghezza f.t. 11,11m • Lunghezza scafo 9,95m • Larghezza massima 3,70m • Pescaggio 0,85m • Dislocamento a secco 7.000 kg • Dislocamento a pieno carico 9.000 kg • Serbatoio carburante *1.000 l* – Serbatoio acqua *170 l*

SCAFO
2x Mercury V10 400 cv • Potenza 294 *kW* (400 cv) • Cilindrata *5,7 l* • Rapporto di riduzione 2.08:1 • Regime di rotazione massimo 5800-6400 giri/minuto • Peso a secco 316 kg

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
425.000 € Escl. Iva
e opt, motorizzato con 2x 400 cv V10 Mercury

PROJECT
Umberto Tagliavini and Marco Casali

HULL
LOA 11.11m • Length 9.95m • Maximum beam 3.70m • Draft 0.85m • Light mass displacement 7,000 kg • Full mass displacement 9,000 kg • Fuel tanks volume *1,000 l* • Water tank volume *170 l*

MAIN PROPULSION
2x Mercury V10 400 hp • Outlet mechanical power 294 *kW* (400 hp) • Swept volume *5.7 l* • Compression ratio 2.08:1 • Maximal rotational speed 5800-6400/min • Dry weight 316 kg

MAIN PROPULSION
CAT B

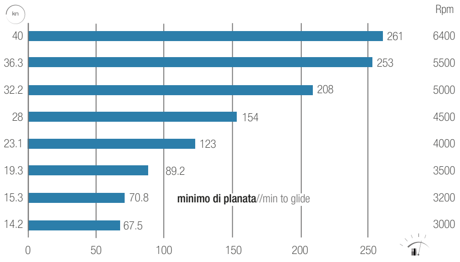
PRICE
425.000 € Excl. VAT
and options, powered by 2x 400 hp V10 Mercury

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Cannes
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed	8 Nodi//Knots
Persone a bordo//People on board	3
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*800 l*
Acqua imbarcata Water volume on board	*170 l*

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 3,5 secondi
Gliding time of 3.5*s* from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 24
Gliding time of 24*s* for a speed change from 0 to 40 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

5.3

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi
3000	14.2	67.5	4.7	212
3200	15.3	70.8	4.6	217
3500	19.3	89.2	4.6	217
4000	23.1	123	5.3	188
4500	28.0	154	5.5	181
5000	32.2	208	6.4	156
5500	36.3	253	6.9	144
6400	40.0	261	6.5	153

La carena del *35 Speedster* porta una firma che è una garanzia: Umberto Tagliavini.

Umberto Tagliavini, a tried and trusted figure in the business, designs the hull of the 35 Speedster.

But the engines are brand new outboards. They are a pair of 400-horsepower Mercury Verado V10s. It's easy to see the advantages delivered by these engines: considerable manoeuvrability and plenty of thrust. And when you get it out on the water, that's exactly how it is. The *Gozzo 35 Speedster* moves nimbly both at low revs and turning at high speed. The sea in the Gulf of Cannes was calm, but the hull performed very well when I came across the wake waves left by passing mega yachts. It was always stable; it fended off the waves without slamming. It has flaps, but you don't feel the need for them, at least not in calm seas. The trim is only worth changing, especially when getting the most possible speed from the power developed by the two Mercurys. I got a top speed of exactly 40 knots. And, even at this speed, the feeling at the helm was that I had everything under control. I needed just over 15 knots to glide, meaning I had a span of 25 knots from which to choose a cruising speed. I would say that, ideally, it comes between 20 and 30 knots. Both because it is more than enough and fuel consumption is more restrained. The Mercury V10s certainly deliver plenty of thrust, but from 5000 rpm up, fuel consumption increases and reaches 6.5 litres per nautical mile. However, if you stay between 20 and 30 knots, you only need 4.5 and 5.5 litres per nautical mile for both outboards. Comfort when under way can be felt not just from the waterlines and the engine characteristics but also from how the deck is set up, starting from the helm station. The dashboard is substantial enough to house all the instruments, while the windscreen carries out its role admirably, with excellent visibility throughout. With the windshield falling slightly short of the T-Top, the ventilation works for use in the Mediterranean, with plenty of airflow to cool down whoever is

Design
CHRISTIANGRANDE

.SORGENTE.

STEEL AND WATER INSPIRE A UNIQUE DESIGN
TO SHAPE AN OBJECT OF EXCEPTIONAL BEAUTY

FORESTI & SUARDI
DESIGN®

www.forestiesuardi.it

at the helm or in the cockpit. The T-Top delivers the right amount of protection from the sun or bad weather. Getting around on deck is easy, both because of the expansive side decks and because there are plenty of grab handles. The setup is relatively traditional, but that also means it works. A sun pad in the coach room and a sofa deep in the bow. Below the T-Top is the galley unit, which can be fitted with a barbecue, bar, fridge and ice-maker. The cockpit sofa has a fold-down back to extend the stern sun pad. Fans of straight shaft set-ups or stern drives could say that having two outboards means doing without one of the most characteristic features of the gozzo – the stern platform. That's true, but only partly. The yard has created a large surface alongside the two engines, minimising this problem. Moreover, using outboards has meant that a large storage locker can be included, given that the space isn't needed for an engine room. And finally, there are the interiors, which are made up of a double room in the bows that has good natural light and a nice amount of headroom, especially at the entrance. The bathroom has a separate shower cubicle, which is large enough to ensure comfort. The *Gozzo 35 Speedster* has just the right volumes for a two-person cruise, which isn't bad, given that the hull is less than ten metres and comes within the *Natante* small boat classification. ◣

Engine data

Due Mercury Verado V10 da 400 cv ciascuno regalano ottime prestazioni e grande maneggevolezza.

A pair of Mercury Verado V10S of 400 hp each offer good performance and excellent manoeuvrability.

naval material supplier

MATTEOFARNE.it

If you're focusing
on specific solutions instead,
choose a partner that deeply listens to you...

Feit designs, produces and distributes
premium nautical components
on the same wavelength as your needs.

In a world where many pay no attention, we have developed our ability to dial into your unique requirements. We work closely with you to turn up the volume on your results, ensuring our partnership has the full sound of your satisfaction. To embark on a new journey together that will amplify our mutual growth.

A wide range of products to feel the sea on your boat.

WATER PRESSURE	ELECTRIC PUMPS	MOTOR PUMPS	DIAPHRAGM PUMPS	AXIAL FANS	BLOWERS

DROPLETS SEPARATOR	VENTILATION DUCTS	DAMPERS	BATTERY BOX	POLYETHYLENE TANKS	CABLE REEL	BOILER

With Feit your
navigation moves
to the rhythm
of top quality.

New Web Site

General Catalogue

FEIT
1946
Evolving with **you**...

info@feit.srl

Test

VELOCITÀ, MA ANCHE GRANDE CONTROLLO. L'11 METRI DI AXOPAR IN VERSIONE BRABUS È UN PIACERE DA PILOTARE, IN OGNI CONDIZIONE

SPEED, BUT ALSO PERFECT CONTROL. THE 11-METRE BOAT FROM AXOPAR IN THE BRABUS VERSION IS VERY NICE TO HELM, IN ALL CONDITIONS

by Carlo Cattaneo

BRABUS
BRABUS SHADOW 900

Adrenalina pura

Pure adrenaline

Brabus Shadow 900 Sun Top è come un sogno che diventa realtà, dove la velocità e il lusso sono meticolosamente combinati in una barca da avventura in edizione limitata ad alte prestazioni. Basta un numero. Anzi due. Il primo è 53, la velocità massima in nodi che abbiamo raggiunto. Il secondo è 25, ed è l'intensità del vento, sempre espressa in nodi, che abbiamo incontrato durante il nostro test. Golfo di Cannes, grecale, onda corta e ripida. Siamo andati veloci, molto veloci, in condizioni impegnative. Ma lo abbiamo fatto con una *nonchalance* sorprendente. Su un mezzo fuori dal coro. Brabus è uno dei tuner automotive più famosi al mondo, specializzato nella realizzazione di serie limitate e ottimizzazioni dei modelli Mercedes-Benz, che dal 2018 ha rivolto le sue attenzioni alla nautica. Lo ha fatto alleandosi con un altro marchio di eccellenza del mondo nautico, la finlandese Axopar. E se all'inizio sembrava una semplice operazione di co-marketing, Brabus, visto il successo sul mercato, ha deciso di aprire una vera e propria divisione *Marine*. La barca oggetto della mia prova è l'ammiraglia della gamma, un undici metri da 4.300 kg di dislocamento e 900 cavalli di potenza a poppa. Aggiungendo i 313 kg di peso di ciascuno dei due V 8 Mercury 450R il rapporto peso/potenza è 7,5 chilogrammi per cavallo, circa la metà di una "normale" barca da diporto di questa taglia. Come sull'asfalto, anche in acqua Brabus vuole essere prima di tutto veloce. Poi viene il resto. In più, grazie alla profonda cultura Axopar nel fare carene efficienti (nel caso specifico una V da 20°, doppio step e volumi di ingresso finissimi) tanta potenza può contare anche su un grande controllo. In ogni condizione. Ecco quindi che quei due numeri, 53 e 25, prendono forma. Viaggiare a queste velocità sull'acqua è sempre una sensazione forte, farlo quando intorno il mare è bianco lo è decisamente ancor di più. *Brabus Shadow 900* è un vero piacere da portare. La barca è solida, compatta, monolitica. La prima immagine che mi viene in mente è quella di una pallottola che viaggia a pelo d'acqua, perforando le onde. La vetroresina di scafo e coperta, l'acciaio del Sun Top, e poi tutti gli arredi sono un'unica cosa. Non è solo la qualità costruttiva a colpire, ma anche l'estrema funzionalità del design, dei dettagli. A bordo ci si muove benissimo, i punti per tenersi saldi sono ovunque, tutto è molto semplice, ma non esiguo. Anzi, l'opposto. Finiture e dettagli sono di alto livello. Questa versione con Sun Top è sicuramente la più adatta all'uso in mediterraneo (in alternativa ci sono la Cross Cabin con tutta la zona centrale chiusa e ideale per i mercati del Nord Europa, o la Spyder, full open con una vocazione da mezzo da lavoro). La struttura centrale con tendalino apribile garantisce protezione dal sole, ma senza andare a discapito della ventilazione quando si è fermi in rada.

Lo *Shadow 900 Sun Top* è costruito a mano con particolare attenzione alla precisione e alla finitura. Carenare, verniciare e lucidare la versione in edizione limitata, per ottenere la qualità richiesta, è un processo ad alta intensità di manodopera, abile e scrupoloso che può richiedere fino a sei settimane per raggiungere la finitura richiesta.

The Shadow 900 Sun Top *is handcrafted with special attention to detail and finish - the sanding, painting and waxing of the limited edition to achieve the required quality is a very labour intensive, complex and meticulous process that can take up to six weeks.*

Brabus Shadow 900 è disponibile con diversi allestimenti per l'area di poppa: completamente sgombra, con prendisole o con una seconda piccola cabina.

The Brabus Shadow 900 *is available with a choice of layouts for the stern area: completely free, with a sun bed or with a small second cabin.*

101703-A

A prua la cabina ha il tradizionale ingresso laterale con portellone ad ala di gabbiano, tipico di Axopar–Brabus. Sotto ci sono cuccetta doppia e bagno.

Forwards, the cabin has the traditional side entrance area with a gullwing hatch, an Axopar-Brabus feature. Below is a double cabin and bathroom.

All'opposto, il perfetto design del parabrezza avvolgente ripara bene da vento e mare. Lo abbiamo potuto ben testare nel corso della nostra scorribanda davanti a Cannes. Con vento a 25 nodi, viaggiando a 53, l'aria si nebulizza e gli schizzi passano da prua a poppa, ma sono sceso perfettamente asciutto. Mi ha colpito molto come, anche navigando col vento al traverso, la barca non tendesse mai ad alleggerire la prua a perdere stabilità. Merito della V che rimane profonda non solo nelle sezioni di prua e per i lunghi pattini di idrosostentamento che tengono *Shadow 900* artigliato all'acqua anche nelle accostate più strette. Detto della velocità massima (che su acqua piatta, basandosi sui dati forniti dal cantiere, arriva a 60 nodi) va infine sottolineato che anche quella da crociera, in simili condizioni, è veramente notevole: 37/38 nodi, con la sensazione di star viaggiando a 22/24.

The *Brabus Shadow 900 Sun Top* is like a dream become reality where speed and luxury are meticulously combined in a high-performance, adventurous boat in a limited edition. You just need one figure to explain it, or perhaps two.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

53

AUTONOMIA MN
RANGE NM

184

RAPPORTO PESO POTENZA
MASS OUTLET POWER

kg/kw

7.5

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.5

PESO
DISPLACEMENT

4.3

t

BRABUS/AXOPAR BOATS
Salmisaarenaukio,1
00180 Helsinki, Finlandia
www.brabusmarine.com

PROGETTO

Ufficio Tecnico del Cantiere

SCAFO

Lunghezza f.t. 11,73m • Larghezza massima 3,35m • Immersione 85cm • Dislocamento a vuoto 4.300 kg • Capacità serbatoio carburante *730 l*

MOTORE

2 x Mercury V 8 Mercury 450R • Potenza 336 *kW*/450 cv • Numero di cilindri 8 • Regime di rotazione massimo 6400 giri/min • Peso 313 kg

---

CERTIFICAZIONE CE

CAT B10

PREZZO

Brabus Shadow 900 Sun-Top: 354.500€ • Brabus Shadow 900 Sun-Top Limited Edition '1 OF 37' Black Ops: 413.500€

PROJECT

Shipyard technical department

HULL

LOA 11.73m • Maximum beam 3.35m • Draft 85cm • Light mass displacement 4.300 kg • Fuel tank volumes *730 l*

MAIN PROPULSION

2 x Mercury V 8 Mercury 450R • Outlet mechanical power 336 *kW*/450 hp • Number of cylinders 8 • Maximal rotational speed 6400 rpm • Weight 313 kg

---

CERTIFICAZIONE CE

CAT B10

PRICE

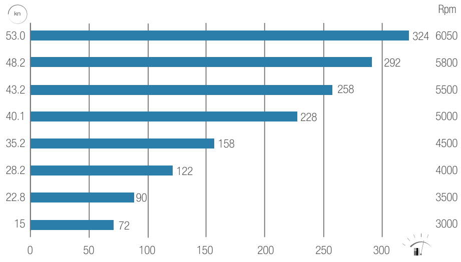
Brabus Shadow 900 Sun-Top: 354,500€ • Brabus Shadow 900 Sun-Top Limited Edition '1 OF 37' Black Ops: 413,500€

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località Place	Golfo di Cannes Gulf Cannes
Mare//Sea state	Mosso//Rough
Vento forza//Wind speed	25 nodi//kn
Onda Wave	Corta e ripida Short and steep
Motore//Main propulsion	V8 Verado Four Stroke 450 Racing Mercury Marine

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 5 secondi
Gliding time of 5*s* from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 28 secondi
Gliding time of 28*s* for a speed change from 0 to 53 knots (maximum speed achieved)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI (CRUISING SPEED)

3.9

Giri/min Engine rotational speed 1/min	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Consumi litro miglio Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Autonomia mn Range na mi
3000	15.0	72	4.8	152
3500	22.8	90	3.9	184
4000	28.2	122	4.3	168
4500	35.2	158	4.4	162
5000	40.1	228	5.6	128
5500	43.2	258	5.9	122
5800	48.2	292	6.05	120
6050	53.0	324	6.11	119

The first is 53, the top speed in knots that we reached. The second is 25, and was the wind strength, still in knots, that was blowing during our test. The Gulf of Cannes had a north-easterly *Grecale* wind, with waves that were tall but short and steep. We went fast, very fast, in very tough conditions. But we handled it with surprising nonchalance, and on a boat that marches to a different drummer. Brabus is one of the world's most famous automotive tuning companies, specialising in creating limited series and optimising Mercedes-Benz cars. Since 2018 it has been working in the yachting sector, allying with another excellent brand, Finland's Axopar yard. And if at the start it may have just seemed like a co-marketing deal, after the successful reception in the marketplace, they decided to open a marine department. The boat I tried out was the flagship of the range, an eleven-metre, 4,300 kg displacement and 900-horsepower boat. When we add the 313-kilos weight of each of the two Mercury 450R V8s, the weight-to-power ratio ends up at 7.5 kilos per horsepower, around half that of a "normal" sports boat of this size. Just like on the track, even on the water, Brabus wants to be fast above anything else. Everything else comes next. And what is more, Axopar's long-seated skill in making efficient hulls (in this case a 20-degree V, double steps and a very slender shape) means that all this power can also benefit from a lot of control. In all conditions. And that is how those two numbers – 53 and 25 – take shape. Going across the water at those speeds is always a thrill, but doing so when all the water around you is white is even more so. The *Brabus Shadow 900* is a real pleasure to handle. It is a solid, compact, monolithic boat. The first image that comes to mind is of a bullet skimming across the water's surface and cutting through the waves. The glass fibre hull and deck, the steel of the sun top, and then all of the fittings are one. It is not just the build quality that strikes you, but also the extreme functionality of the design and the details. You can get around very well on board, there are places to hang on to everywhere, and everything is very straightforward, but without ever giving you the feeling of being bare and bereft. The opposite is true. The finish and details are fine. This Sun Top version is the one that is most suited for use in the Mediterranean (the alternative being the Cross Cabin, with the whole central area closed, which is perfect for Northern European conditions, or the Spyder, which is a fully open, suitable as a working craft). The central structure with an awning that can be opened ensures protection from the sun, but you still get good air flow when at anchor. The perfect design of the wrap-around windscreen on the other end means that you are well protected from wind and sea. We had a good chance to try it out as we whizzed around just off Cannes. When you are going at 53 knots, and with a 25-knot wind everything vaporises and the spray goes from bow to stern. But I was left completely dry.
I was also very much struck by how, even with a crosswind, the boat never tended to lift its bow and lose stability. That is thanks to the deep V, which isn't just in the bows, and also the long lifting strakes which let the *Shadow 900* keep gripping the water, even when turning sharply. On the subject of top speed (which on flat water, based on data provided by the yard, gets to sixty knots) it should also be noted that the cruising speed in these conditions is truly impressive: 37 to 38 knots, with the feeling of going at 22 or 24. ◣

Engine data

La motorizzazione di *Brabus Shadow 900*, da cui deriva anche il nome, è di due fuoribordo V8 Verado Four Stroke 450 Racing Mercury Marine con una cilindrata di 4,6 litri e 313 kg di peso.

A pair of V8 Verado Four Strikoke 450 Racing Mercury Marine outboard engines have been used to power the Brabus Shadow 900, *from which it takes its name.*

450R
450R
HAMBURG

UNDER THE HIGH PATRONAGE OF HIS SERENE HIGHNESS PRINCE ALBERT II OF MONACO

TOP MARQUES MONACO™

IN ASSOCIATION WITH

zondacrypto

SUPERCAR SHOW

7 - 11 MAY 2025

GRIMALDI FORUM | MONACO

SUPERCARS - CLASSIC CARS - WATCHES

20TH EDITION

LM1 BY LAFFITE AUTOMOBILI

www.topmarquesmonaco.com

#topmarquesmonaco

Rebel Archetype

IL CLUBSWAN 43 È L'ULTIMO MODELLO NAUTOR DELLA SERIE *FAST CRUISER*. INIZIALMENTE ANNUNCIATO COME *41*, HA CAMBIATO DIMENSIONE PER ADATTARSI ALLE NUOVE REGOLE DI REGATA ORC, AUMENTANDO LA LUNGHEZZA FUORI TUTTO FINO A DIVENTARE L'ATTUALE *43*

THE CLUBSWAN 43 IS THE LATEST BOAT IN NAUTOR'S *FAST CRUISER* SERIES. IT WAS FIRST BILLED AS THE *41*, BUT IT CHANGED SIZE TO COMPLY WITH THE NEW ORC COMPETITION REGULATIONS AND HAS BEEN EXTENDED TO BECOME THE CURRENT *43*

by Sacha Giannini
photo by Stefano Gattini

Questo modello guarda al futuro della vela perfezionando stile, tecnologia e rating di una gamma monotipo *racer-cruiser* molto attenta a diventare un riferimento del settore. Dall'architettura navale all'analisi delle prestazioni, entrambe coordinate da Juan-K (Kouyoumdjian), all'ingegneria delle linee d'acqua affidata a Pure Design & Engineering, fino al funzionale allestimento interno, semplice e rigoroso, studiato da Lucio Micheletti, questo *crossover* OneDesign è stato sviluppato per regatare alla grande, ma in grado di offrire anche i vantaggi di una crociera comoda, semplice e sportiva.

Un progetto innovativo, all'avanguardia per ingegneria e uso dei materiali, sviluppato con grande equilibrio di tecnica, affidabilità ed estetica, combina in una perfetta fusione *Racing Prowess* e *Cruising Comfort*. La barca va oltre ciò che si vede e offre agli armatori la possibilità di regatare in più classi, partecipare ai circuiti *Swan One Design* e anche a quelli *ORC*.

Il layout degli interni prevede tutto il necessario per la vita di bordo, con tre cabine doppie, dinette a divani lineari speculari, un tavolo apribile, una piccola cucina e un wc di tutto rispetto. Considerando il gigantesco pozzetto esterno di manovra, dentro rimane incredibilmente spaziosa e ben fruibile e fuori si mostra grintosa ed elegante. Con una prua quasi inversa a cavallino rovescio, forme tirate in carena, un profilo aerodinamico con un leggero spigolo a poppa, il volume è scavato da baglio massimo fino ad estrema poppa in un grandissimo pozzetto equipaggiato da 8 winch.

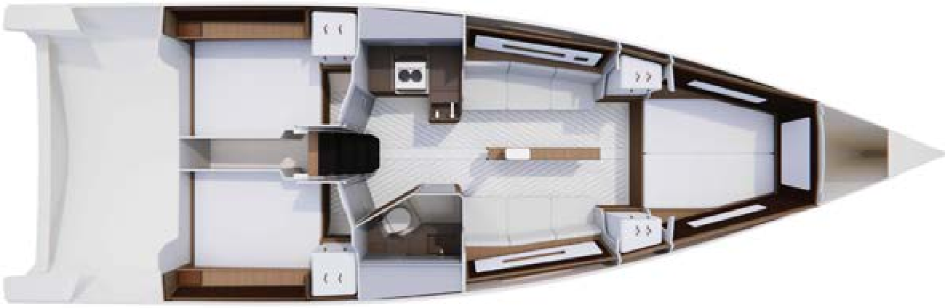
La costruzione è stata affidata a *Fiber Mechanics* con sede a Lymington, nel Regno Unito, utilizzando E-glass in infusione di vinilestere ed epossidica per i rinforzi in carbonio. Il boma, il bompresso e l'albero, con un alto modulo elastico, sono sempre in fibra di carbonio. La lama di deriva a "L" non è semplicemente giuntata e complanare al fondo fasciame ma è inserita a scafo in un profondo recesso dedicato, integrato nella laminazione e bloccata da due prigionieri di grosse dimensioni che vincolano anche il puntello inox sotto la mastra insieme al tavolo della dinette. Una soluzione innovativa che secondo i progettisti migliora l'assorbimento dei carichi e l'integrità strutturale.

Gli interni sono flessibili e, per le regate, permettono di rimuovere l'80% degli arredi e reinstallarli successivamente per tornare al comfort della crociera.

È uno scafo performante ma facile e sicuro da condurre in crociera anche con equipaggio ridotto, per l'elevato momento raddrizzante e il basso centro di gravità. Una barca pensata per chi realmente vuole vivere il mare, divertirsi in regata o in lunghe navigazioni. Con un'anima molto italiana, è uno scafo capace di adattarsi ovunque, mostrando sempre la sua vera natura amichevole, competitiva ed essenziale.

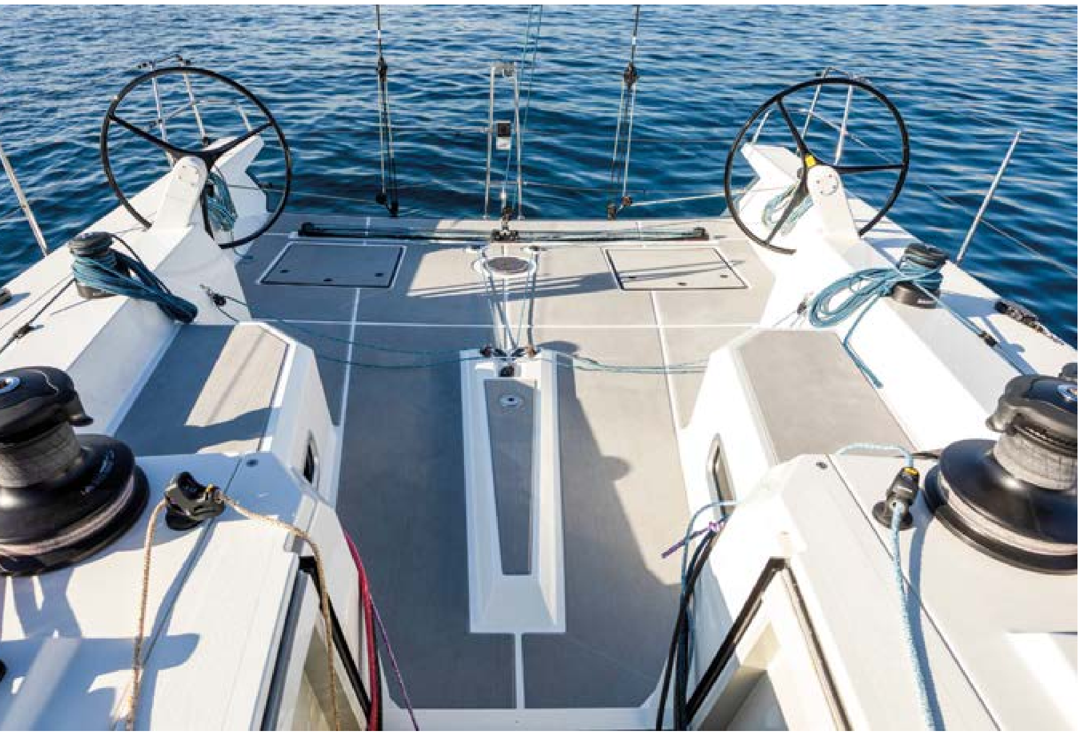
La falchetta è in vetroresina con un profilo integrato a scafo e, ripiegato sul trincarino, forma un gradino d'appoggio di sicurezza per i prodieri e di contenimento guida per il defluire dell'acqua. Leggera e ben invelata, con 14,56 metri fuori tutto compreso il bompresso, 4,25 di baglio massimo, 2,4 metri di pescaggio e 7 tonnellate di dislocamento, può armare fino a 120 m² di tela tra randa e genoa e stringere anche sotto i 30° di bolina. Ottimo grip in pozzetto, comodo spazio di manovra ai winch, al sistema trasto randa e alle volanti di poppa. Il timone è fluido, morbido, quasi senza pressioni, molto sensibile con due belle ruote da design in carbonio.

Naviga benissimo, è bilanciato, veloce di bolina e stringe un ottimo angolo al vento. Al timone è divertente e risponde rapidamente ai comandi. Nonostante la ridotta dimensione della vela di prua, inadatta alla leggera brezza che ha soffiato inizialmente a 9/10 nodi per poi rinforzare con raffiche al massimo fino a 14 nodi, la barca ha raccolto ogni piccola bava e variazione di vento senza mai esitazione con incrementi istantanei della velocità.



Questo prototipo di *CS 43*, visitato e provato a Pietarsaari, era in versione light, senza accessori e optional necessari soprattutto per la crociera. Senza salpancora e pozzo catena, senza bitte a prua e poppa, senza vela adeguata di prua ma solo un piccolo jib armato senza alcuna sovrapposizione, senza lazybag, sprayhood e senza rifiniture interne perché ancora da allestire, si è dimostrato in 3 ore di seatrial comunque capace di trasmettere emozioni e ottimi ricordi.

The prototype of the CS 43*, which we tried out at Pietarsaari, was stripped down and didn't have all the accessories and optional extras you would want, particularly for cruising. It lacked a windlass or chain well, there were no cleats fore and aft or a suitable foresail (but rather just a tiny, non-overlapping jib), and there was also no lazy bag or sprayhood or interior refinement because it hadn't been fitted out yet. However, a three-hour sea trial showed that sailing can be thrilling and provides some excellent memories.*



Siamo 7 a bordo, con 9 nodi di TWS (true wind speed) e mare piatto, procediamo a 38/40° AWA (angle wind apparent) di bolina stretta con un SOG di 6 nodi, velocità buona ma penalizzata dalla poca tela di prua. Abbiamo provato a stringere al massimo a 33° registrando sotto raffica a 14 nodi sempre la stessa velocità di 6,5 nodi. Poggiando a 50/55°, la velocità aumenta a 7 nodi con 13 di apparente. A 90° scendiamo a 5,8 nodi con un apparente calato a 10. Abbiamo veleggiato all'interno del canale tra mede e isolotti, assecondando continui bordi e virate ogni 5 minuti. Semplice come una deriva, anche con poco vento, ha regalato un bellissimo ricordo.

This model looks to the future of sailing with its style and technology and has perfected a one-design *racer-cruiser* designed to become a point of reference for the sector. With its naval architecture, performance analysis (both of them presided over by Juan-K (Kouyoumdjian), waterline engineering by Pure Design & Engineering, and the simple but rigorous and functional interior set-up from Lucio Micheletti, this One Design *crossover* has been created to race, while also having the capacity to deliver comfortable, simple and sporty cruising. It's an innovative project cutting edge in engineering and materials use. It has combined technical prowess, reliability, and looks in a balanced way to create a perfect fusion between a potent racer and a comfortable cruiser. The boat goes beyond what you first see and allows buyers to participate in the *Swan One Design* and *ORC* circuits.
The interiors are laid out with everything needed for life on board: three double cabins, a dinette with twin beds, a fold-down table, a small galley, and a very decent WC. Although the cockpit used to sail the boat is enormous, the inside is highly spacious

Le due ruote dei timone sono leggermente inclinate verso l'esterno proprio per puntare la prua e avere la sensazione di stare sull'asse longitudinale di centro barca. Soluzione raffinata che non si apprezza immediatamente, ma solo dopo alcune miglia.

The two rudder wheels tilt slightly outwards to point to the bow and give the feeling of being on the boat's central axis. That is a clever little feature that you start to appreciate after a few miles.

VELOCITÀ MAX DI BOLINA NODI
HAULING MAX SPEED IN KNOTS

7.0

SUPERFICIE VELICA M²
SAILING SURFACE M²

105

RAPPORTO LUNG./LARG.
L/W

3.4

DISLOCAMENTO
DISPLACEMENT

7.8

NAUTOR SWAN
Pietarsaari, Finlandia
Nautor Swan Srl Italian Headquarter is
Borgo SS. Apostoli, 29
I-50123 Firenze
T. +39 055 240382
info@nautorswan.com
www.nautorswan.com

PROGETTO

Juan K Kouyoumdijan (architettura navale) • Pure Design & Engineering (ingegneria strutturale) • Lucio Micheletti (interior design) • Steve Wilson (studio del Rig)

SCAFO

Lunghezza f.t. 14,56m • Lunghezza di costruzione 13,1m • Baglio massimo 4,25m • Pescaggio 2,4m • Dislocamento a vuoto 7.800 kg • Capacità serbatoio combustibile *140 l* • Capacità serbatoio acqua *300 l* • Capacità serbatoio acque nere *60 l* • Randa 35m² • Fiocco 70 m²

MOTORE

1x 40 cv

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

820.000 € Base

PROJECT

Juan K Kouyoumdijan (naval architecture) • Pure Design & Engineering (structural engineering) • Lucio Micheletti (interior design) • Steve Wilson (rig study)

HULL

LOA 14.56m • Construction length 13.1m • Maximum beam 4.25m • Draft 2.4m • Light mass displacement 7,800 kg • Fuel tank volume *140 l* • Water tank volume *300 l* • Waste water tank volume *60 l* • Main sail 35m² • Jib 70 m²

MAIN PROPULSION

1x 40 hp

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

820,000 € – As standard

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Pietarsaari, Finland
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed	10/14 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	7
Carburante imbarcato Fuel volume on board	*40 l*

Albero, crocette, boma, bompresso e ruote timone sono nere in carbonio, candelieri, pulpiti, bozzelli e winch sono invece verniciati di nero, grigio è il fondo antisdrucciolo del pozzetto e tutto il resto è gelcoat bianco, ad uniformare un gioco leggero di contrasti e accenti puntuali sempre ben equilibrati.

The mast, spreaders, boom, bowsprit, and rudder wheels are dark carbon, while the stanchions, pulpits, blocks, and winches are painted black. The cockpit's non-slip bottom is grey, while the rest is a white gel coat, creating a slight play of contrast and always well-balanced highlights.

Prestazioni a vela//Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	*Angle*	*Speed knots*	*Real Wind knots*
Bolina stretta//Close Hauled	33°	6.5	14
Bolina//On the wind	40°	6.1	10
Bolina larga//Close reach	50°	7.0	13
Traverso//Beam reach	90°	5.8	9

and usable, and the exteriors are dynamic and elegant.

With a vertical bow, inverted deck flare, streamlined hull, and an aerodynamic profile with a slight edge in the stern, the volumes are created by a maximum beam fully aft and the enormous cockpit fitted out with eight winches. The build was handled by *Fibre Mechanics* based at Lymington in the UK, who used a vinyl ester E-glass infusion method and epoxy resin for the carbon fibre strengtheners. The boom, bowsprit, and mast are made of high-modulus carbon fibre. The L-shaped centre board isn't just joined and in the same plane as the bottom but also fits into a special deep recess in the hull, which is integrated into the lamination and held by two large pins that also bind together the stainless steel support under the coaming together with the dinette table. The designers think that an innovative solution improves load bearing and structural integrity.

The interiors are flexible, allowing 80% of the furniture to be removed for racing and then reinstalled to allow comfortable cruising.

It is a performance craft that is safe and easy to handle when cruising, even without much crew, because of the high righting moment and the low centre of gravity. It has been designed for people who want to experience the sea and enjoy competing or taking longer trips. With a very Italian soul, it is a hull that can fit anywhere, always showing its true nature – friendly, competitive and unencumbered.

The fibreglass gunwale is integrated into the hull and folded to create a safety step for archers that works as a drain. Light and packing plenty of sail power, it is 14.56 metres long overall, including the bowsprit, with a draught of 2.4 metres and 7-tonne displacement; it can take up to 120 square metres of canvas between the mainsail and genoa and can even sail at less than 30 degrees to the wind. The grip in the cockpit is excellent, and there is a decent amount of room to work the winches, the mainsail traveller system, and the running backstays. With two nicely designed carbon fibre wheels, it feels fluid and soft, almost without pressure, and is very sensitive.

It is nicely balanced and sails beautifully, moving fast when close hauled and very close to the wind. It is fun to helm and reacts quickly. Despite the relatively small foresail, which wasn't suited to the light breeze, which started blowing at 9 to 10 knots and then had gusts of up to 14, the boat soaked up every tiny puff and variation in the wind. It reflected it in an instant incremental changes in speed.

There were seven of us on board, going nine knots TWS (actual wind speed), and with flat water, we were sailing close-hauled at 38°/40° AWA (apparent wind angle) with six knots of SOG, which is a good speed but was affected by the limited size of the foresail.

We tried to push it to 33 degrees and, with 14-knot gusts, registered the same 6.5-knot speed. Bearing away to 50/55°, the speed increased to seven knots with 13 knots apparent wind speed, whereas at ninety degrees, we fell to 5.8 knots with the evident down to ten. We sailed around on the channel between beacons and islets, tacking and turning every five minutes. Even without much wind, it was as easy as being in a dinghy and left an excellent impression. ◣

Le manovre correnti sono organizzate e smistate ai winch con rinvii e percorsi "scavati" nello stampo della tuga per rimanere incassati e non sporgenti. Dettagli non scontati come la mastra albero, ricavata dallo stampo della tuga, leggermente inclinata per una preflessione e un giusto rake *ORC*.

The running rigging is organised with blocks and routes carved out of the coachroof moulding so they don't stick out. Some details shouldn't be taken for granted, like the mast collar, which is incorporated in the moulding of the coach roof, being slightly tilted to get the correct reflection and ORC-compatible rake.

con **10 10® CFS**
...sei già in barca

10 10® CFS
componente A
10 10 CFS
componente B

costruire
incollare
laminare
proteggere
stuccare
inventare...

10 10® CFS *...do it better*

Tanto tempo fa, ricordo,

sognavo qualcosa per risolvere i problemi della mia barca,
che andasse bene per tanti lavori, facile da usare, affidabile, sicuro e risolutivo

... Poi ho incontrato il **10 10 CFS**
Abbiamo lavorato insieme e ho imparato a **riparare** **laminare** **stuccare**, **costruire** **inventare** e **risolvere**
con semplicità, sicurezza e affidabilità i problemi del **legno** **vetroresina** **compositi** e anche **metalli**
Crediamo nel nostro lavoro!

SPINNAKER
EGGSHELL CABIN VARNISH
SPINNAKER
GOLD FASHION YACHT VARNISH
1000 ml
SPINNAKER
POLYURETHANE YACHT VARNISH
SPINNAKER
YACHT VARNISH
1000 ml
SPINNAKER
SATIN CABIN VARNISH

Siamo con te, dalla parte della tua barca, portando innovazione e qualità.
Abbiamo iniziato negli anni 50 quando il legno delle barche da diporto era protetto e messo in risalto dalla
SPINNAKER Yacht Varnish
"Ora da grandi… e beviamo vino" Spinnaker è ancora il riferimento per qualità, facilità di applicazione e durata nel tempo
Una gamma completa per tutte le necessità - questo è il nostro lavoro, always!

SPINNAKER Gold Fashion, per esempio, non necessita di carteggiatura tra mano e mano con un risparmio di tempo di oltre il 70%, ed è vero. **SPINNAKER Standard** è famosa per la proverbiale lucentezza, affidabilità e semplicità d'uso.
SPINNAKER Polyurethane (un componente) asciuga in tempi brevi anche con temperature basse.
Nella stessa linea **EGGSHELL** e **SATIN** per interni e pavimenti, **Gold Fashion Mat** - opaco, anche per esterni.
WOOD Protection Clear e **Super Clear** per interni ed esterni con essicazione veloce,
Poly 2 - bicomponente lucida, applicabile anche su precedenti monocomponenti.

Tecnologia COD **C**oat **O**ver **D**ry - mano su asciutto senza carteggiare. **Excellent!**

C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...
CECCHI GUSTAVO & C. Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - **info@cecchi.it**
www.cecchi.it
CECCHI
cecchi.it

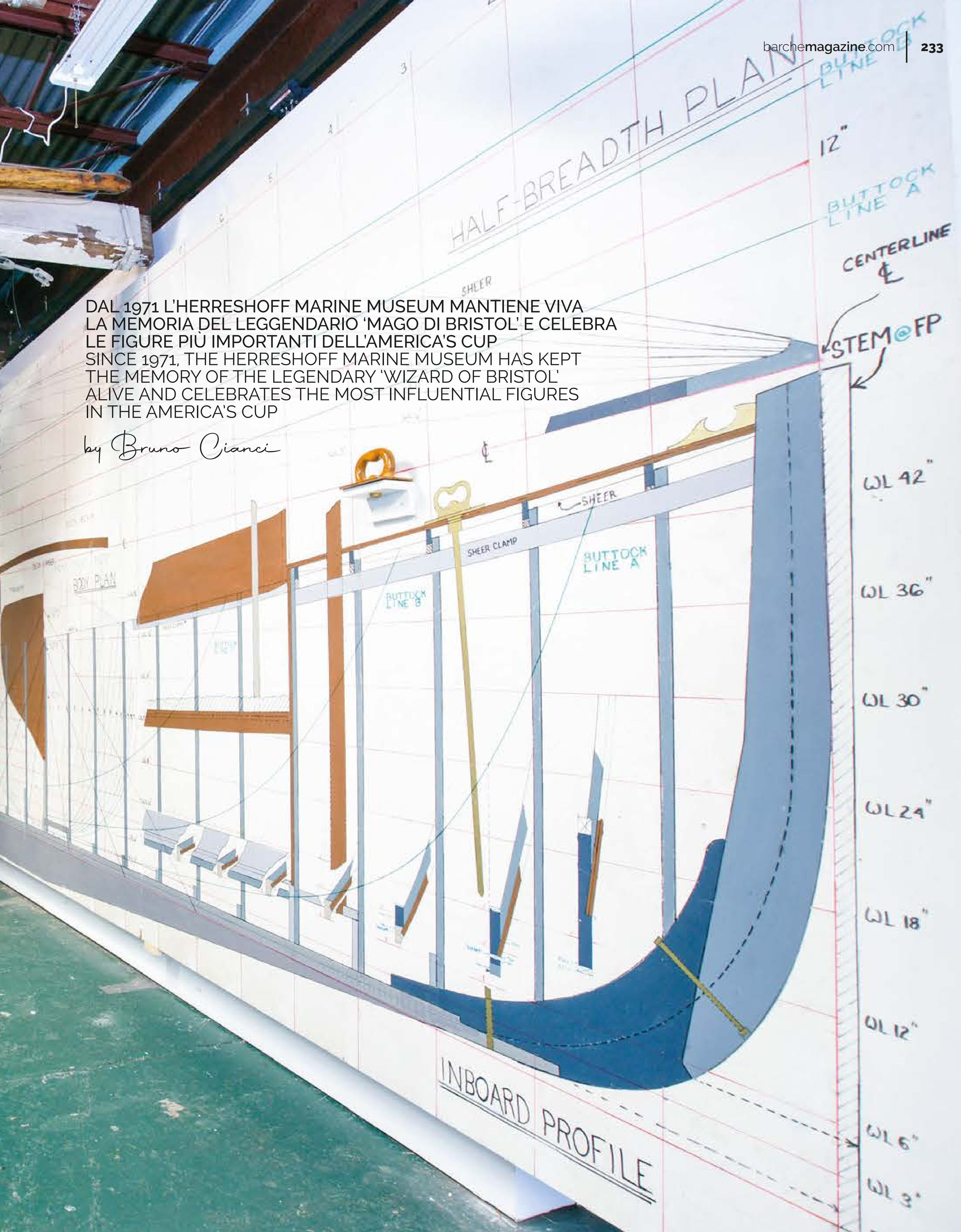
Il sacrario della vela

The shrine of sailing

DAL 1971 L'HERRESHOFF MARINE MUSEUM MANTIENE VIVA LA MEMORIA DEL LEGGENDARIO 'MAGO DI BRISTOL' E CELEBRA LE FIGURE PIÙ IMPORTANTI DELL'AMERICA'S CUP

SINCE 1971, THE HERRESHOFF MARINE MUSEUM HAS KEPT THE MEMORY OF THE LEGENDARY 'WIZARD OF BRISTOL' ALIVE AND CELEBRATES THE MOST INFLUENTIAL FIGURES IN THE AMERICA'S CUP

by Bruno Cianci


HALF-BREADTH PLAN
BUTTOCK LINE B
12"
BUTTOCK LINE A
CENTERLINE
℄
SHEER
STEM@FP
BODY PLAN
SHEER
SHEER CLAMP
BUTTOCK LINE A
BUTTOCK LINE B
WL 42"
WL 36"
WL 30"
WL 24"
WL 18"
WL 12"
WL 6"
WL 3"
INBOARD PROFILE

C’è un museo nel Rhode Island che non dovrebbe mai sparire dai ‘radar’ degli appassionati di nautica. Si tratta dell’Herreshoff Marine Museum di Bristol, dedicato al leggendario Nathanael ‘Nat’ Herreshoff, quasi certamente il più geniale progettista di barche a vela di ogni tempo. Il museo è situato in una cornice naturale di grande bellezza, al centro di una baia costellata di isole, fari e attraversata da ponti sospesi che fendono la nebbia come lame d’acciaio. Chi ricorda le sfide dell’America’s Cup disputate con i 12 metri *Stazza Internazionale* nella vicina Newport non avrà difficoltà a comprendere di quale tipo di paesaggio si tratti. Il museo è stato fondato nel 1971 da uno dei figli di Nathanael, A. Sidney DeWolf Herreshoff (1866-1977), e da sua moglie Rebecca (d. 1991) per preservare quel che rimaneva della Herreshoff Manufacturing Company, lo storico cantiere attivo tra il 1863 e il 1945 esattamente nello stesso luogo in cui oggi sorge il grande hangar che ospita il museo. Nel 1992 Halsey Chase Herreshoff (n. 1933), figlio di Sidney e quindi nipote abiatico di Nat, fondò nella stessa sede l’America’s Cup Hall of Fame allo scopo di onorare le figure più straordinarie del trofeo velico più antico del mondo. Sono appena due gli italiani che ne fanno parte, anche se Ernesto Bertarelli è qui identificato come svizzero, essendo il paese alpino la sua patria d’adozione. L’altro, com’è noto, è Patrizio Bertelli, che oltre ad avere promosso tutte le sfide di *Prada* è anche l’orgoglioso proprietario di due barche di Herreshoff: un Bar Harbor 31 di nome *Scud* e un minuscolo P-Class, una delle categorie di minori dimensioni contemplate dall’Universal Rule formulata dallo stesso ‘Nat’. La formula in questione, vale la pena ricordarlo, fu introdotta ufficialmente nel 1903 proprio su iniziativa dello stesso Nathanael per fare ordine in materia, analogamente a quanto si andava facendo in Europa con la *Stazza Internazionale (International Rule)*. Rispetto alla ‘Seawanhaka Rule’ precedentemente in uso in America settentrionale e quindi nelle regate di America’s Cup, l’Universal Rule di Herreshoff teneva conto non solo della lunghezza e della superficie velica delle barche (cosa che aveva portato a uno sviluppo smisurato della tela rispetto alla lunghezza al galleggiamento), ma anche del loro dislocamento.

Gli Herreshoff

Di origine prussiana, gli Herreshoff (pronuncia: ‘Her-res-hoff’, non ‘Her-re-shoff’), si trasferirono da Old Forge (New York) a Bristol tra i secoli XVIII e XIX. ‘Nat’ (1848-1938) era uno dei nove figli di Charles Frederick Herreshoff III, che gli diede due nomi: Nathanael Greene, che erano il nome e il cognome di un valoroso generale dell’esercito continentale di George Washington.
Nel 1878 ‘Nat’, reduce da una laurea triennale in ingegneria meccanica al MIT e da un periodo di praticantato a Providence, si mise in società con suo fratello John B., non vedente ma buon amministratore, per realizzare barche e macchinari a vapore a tempo pieno, un’attività nella quale la famiglia si era cimentata a tempo perso sin dagli Anni ’50 del secolo.
La più vecchia di cui si ha notizia è la catboat *Sprite*, costruita nell’inverno 1859-60, tuttora esistente ed esposta all’Herreshoff Marine Museum.
Il cantiere, però, ha sempre identificato nel 1863 l’anno di inizio delle attività costruttive vere e proprie, il che emerge dal materiale promozionale prodotto quand’era all’apice del successo nei primi anni del XX secolo e annoverava qualcosa come 400 dipendenti.
Il talento per l’innovazione del giovane ‘Nat’ trovò espressione sia nel design, sia nella varietà dei materiali di costruzione leggera impiegati. Furono realizzate unità a vapore veloci che catturarono l’attenzione della Marina degli Stati Uniti la quale, nel 1878, acquistò per valutazione sperimentale la torpediniera *Lightning*. Seguì *Stiletto* (1885), una torpediniera in legno di 29 metri, 31 tonnellate di dislocamento, capace di superare i 18 nodi, che venne assegnata alla base navale di Newport.

Un anno spartiacque

Nel 1888 si verificò un grave incidente. Nathanael ‘spremette’ più del dovuto *Say When (HMCo.#150)*, un battello a vapore di 42 metri dotato di macchine da 875 cavalli: la conduttura di una caldaia cedette e un fuochista perdette la vita. Questa tragedia portò alla revoca a vita della licenza di collaudatore di macchina di Herreshoff, il quale si trovò di fronte alla scelta obbligata di dedicarsi alle barche a vela. Allora non poteva immaginarlo, ma così avrebbe avuto modo di scoprire la sua vera vocazione.
Dal 1891 in avanti tutte le sue barche a vela iniziarono a dominare sui campi di regata del New England e vennero sistematicamente copiate. Il suo catamarano *Amaryllis*, di cui esiste al museo una replica fedele costruita negli Anni ’30 del secolo scorso, era talmente veloce che fu bandito da tutti i campi di regata a tempo indeterminato.
Grazie ai successi delle sue barche a vela ‘Nat’ diventò il progettista nautico più richiesto, viatico verso l’adozione del nomignolo di ‘Mago di Bristol’.
Gli armatori più facoltosi del New York Yacht Club si rivolsero a lui per difendere l’America’s Cup dagli assalti di Lord Dunraven e Thomas Lipton.
Tra il 1893 e il 1920 cinque progetti di Herreshoff difesero con successo la Coppa in sei diverse edizioni *(Vigilant, Defender, Columbia, Reliance, Resolute)*.
Nel 1930 e nel 1934 a vincere furono due J-Class progettati da W.S. Burgess (*Enterprise* e *Rainbow*), ma giacché le due barche furono costruite dalla Herreshoff Manufacturing Co è del tutto legittimo asserire che Herreshoff è stato protagonista assoluto in ben otto difese consecutive, tutte vincenti, dell’America’s Cup.

La Collezione

L’Herreshoff Marine Museum annovera sessanta barche (tutte a terra), ma gli oggetti in esposizione sono molto variegati e ben più numerosi. L’ingresso è attiguo all’America’s Cup Hall of Fame. Qui spiccano numerosi pannelli descrittivi, teche contenenti i modelli di molti sfidanti e difensori. Il modello di maggiori dimensioni è una replica in scala 1:6 della leggendaria *Reliance* (1903), cutter condotto da un equipaggio di 64 uomini con una superficie velica di poco inferiore ai 1.500 metri quadrati. Dalle pareti, invece, sorridono i ritratti, montati su crest di legno, dei 95 fortunati che fanno parte di questo ristrettissimo ‘club’ di mostri sacri.
La seconda parte del museo è dedicata alle origini del cantiere e all’attività di ingegnere navale e di macchinista di ‘Nat’ prima del fatale incidente del 1888. L’hangar principale contiene sia barche a vela, sia a motore ed è dotato di scale che conducono al piano superiore, dal quale è possibile studiare le barche da prospettive diverse: una cosa tutt’altro che banale quando ci si trova al cospetto di oggetti di grandi dimensioni. Purtroppo molte barche originali sono andate perdute (dell’America’s Cup

non sopravvive nulla, se non alcune componenti e sezioni di alberi, picchi o bompressi), ma grazie alla generosità di alcuni cantieri e filantropi il museo ha potuto accogliere anno dopo anno qualche replica accurata realizzata secondo i progetti originali che, per dovere d'informazione, sono conservati al MIT di Boston.

Ci sono poi altri locali, tra cui una veleria e una sala che ha del sacrale: è la Model Room, dove sono appesi molti dei circa cinquecento mezzi modelli che fanno capo alla collezione. Chi conosce il genio di Herreshoff sa sicuramente che egli lavorava in modo istintivo: modellava personalmente le linee di uno scafo su un blocco di legno tenero con un utensile; solo in un secondo tempo, dopo aver rilevato le linee per mezzo di uno speciale pantografo, chiedeva ai suoi tracciatori di elaborare i disegni definitivi.

Il suo istinto era talmente innato che, a quanto si dice, non si fidava nemmeno dei test in vasca, essendo consapevole che le regate sono ben altra cosa rispetto alla navigazione sotto rimorchio di un modello, peraltro in assetto costante, su un mare teorico calmo.

Il museo è stato fondato nel 1971 da uno dei figli di Nathanael, A. Sidney DeWolf Herreshoff e da sua moglie Rebecca per preservare quel che rimaneva della Herreshoff Manufacturing Company.

The museum was founded in 1971 by one of Nathanael's sons, A. Sidney DeWolf Herreshoff and his wife Rebecca to preserve what remained of the Herreshoff Manufacturing Company.

Pare che nel 1901, dopo la sconfitta di *Shamrock II* da parte di *Columbia* (nonostante la prima barca fosse più efficiente dal punto di vista idrodinamico rispetto alla seconda), il progettista-rivale G.L Watson abbia detto in preda allo sconforto: *'Vorrei che Herreshoff avesse una vasca di prova' ('I wish Herreshoff had had a towing tank')*. Nel disegnare *Shamrock II*, Watson aveva tenuto conto di tutto, tranne che del talento di un uomo nato per progettare barche a vela fidandosi più dell'istinto che non dei numeri: un approccio che ha fatto arricciare il naso a molti, ma che ha sempre dato ragione al leggendario 'Mago di Bristol'.

There is a museum in Rhode Island that should forever stay on the 'radars' of yachting fans – the Herreshoff Marine Museum in Bristol, dedicated to the legendary Nathanael 'Nat' Herreshoff, almost certainly the most brilliant sailboat designer of all times. The museum is in a lovely natural setting, in the heart of a bay dotted with islands and lighthouses crossed by hanging bridges that cut through the fog like steel blades. Those who remember the challenges of the America's Cup disputed with the 12-metre *International Rule* in nearby Newport will have no trouble picturing what kind of landscape we are discussing. The museum was founded in 1971 by one of Nathanael's sons, A. Sidney DeWolf Herreshoff (1866-1977) and his wife Rebecca (d. 1991) to preserve the remains of the Herreshoff Manufacturing Company. This historical shipyard operated from 1863 to 1945, precisely in the same place in which the giant hangar that hosts the museum stands today.

In 1992, Halsey Chase Herreshoff (b. 1933), Sidney's son and thus Nat's grandson, founded the America's Cup Hall of Fame in the same building to honour the most extraordinary figures in the most ancient sailing competition in the world. Only two Italians have made it to the Hall of Fame, although Ernesto Bertarelli is presented as Swiss since the Alpine country was his country of adoption. The other, as is well known, is Patrizio Bertelli, who, in addition to promoting all the challenges of *Prada,* is also the proud owner of two Herreshoff ships: a Bar Harbor 31 named Scud and a tiny P-Class, one of the smaller-size categories encompassed in the Universal Rule formulated by 'Nat' himself. It is worth remembering that the formula in question was officially introduced in 1903 precisely upon Nathanael's initiative to put the matter in order, similar to what Europe did with *International Rule*. Compared to the 'Seawanhaka Rule' that was previously in use in northern America

Nel 1878 'Nat' si mise in società con suo fratello John B. per realizzare barche e macchinari a vapore. La più vecchia di cui si ha notizia è la catboat Sprite, costruita nell'inverno 1859-60.

In 1878, 'Nat' went into business with his brother John B. to build steamboats and steam engines. The oldest unit recorded was the catboat Sprite, built in the winter of 1859-60.

20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
HERRESHOFF MFG. CO.
BRISTOL, R.I.

HARVARD
OFFICIAL
LAUNCH

L'Herreshoff Marine Museum annovera sessanta barche, ma gli oggetti in esposizione sono molto variegati e ben più numerosi.

There are sixty boats in the Herreshoff Marine Museum, but the exhibits are more varied and far more numerous.

and thus in the regattas of America's Cup, Herreshoff's Universal Rule considered not only the sail length and sail area of the boats (which had led to a disproportionate development of the sail concerning the waterline length) but also their displacement.

The Herreshoffs

Of Prussian origin, the Herreshoff (pronunciation: 'Her-res-hoff', not 'Her-re-shoff') moved from Old Forge (New York) to Bristol between the 18th and 19th centuries. 'Nat' (1848-1938) was one of Charles Frederick Herreshoff III's nine sons. His father gave him two names: Nathanael Greene, the name and surname of a brave general in George Washington's Continental Army.

In 1878, 'Nat', who had just finished a three-year university degree in mechanical engineering at MIT and a period of apprenticeship in Providence, went into business with his brother John B., blind but an excellent administrator, to build steamboats and steam engines full time. This was an activity that his family had already dabbled in the 1850s. The oldest unit recorded was the catboat *Sprite*, built in the winter of 1859-60, which still exists and is exhibited at the Herreshoff Marine Museum. However, the shipyard always identified 1863 as the year in which the actual construction activity began, which can also be seen in the promotional material produced by the yard when it was at the peak of its success in the early 1820s and could boast around 400 employees.

Young Nat's talent for innovation found its expression in the design and the variety of light construction materials employed. The yard produced speedy steam-engined units that caught the attention of the US Navy, which purchased the torpedo boat *Lightning* in 1878 for experimental evaluation. The latter was followed by *Stiletto* (1885), a wooden torpedo boat 29 metres in length, 31 tonnes of displacement, capable of reaching more than 18 knots, which was assigned to the naval base of Newport.

A watershed year

1888 was the year of a terrible accident. Nathanael 'pushed' the *Say When (HMCo.#150)* – a 42-metre steamboat equipped with 875 HP engines - beyond its limit: the boiler pipes gave way, and a stoker lost his life. This tragedy led to the lifelong revocation of Herreshoff's engine tester license, and the latter was forced to make the mandatory choice of dedicating himself to sailboats. He couldn't have known then, but this would allow him to discover his true vocation.

From 1891 onwards, all his sailboats began prevailing on New England's regatta courses and were systematically copied. His catamaran *Amaryllis*, of which the museum has a faithful replica built in the 1930s, was so fast that it was indefinitely banned from all regattas.

Thanks to the success of his sailboats, 'Nat' became the ship designer in highest demand - another step towards adopting the nickname 'The Wizard of Bristol'. The wealthiest shipowners of the New York Yacht Club turned to him

> Nel 1992 Halsey Chase Herreshoff, figlio di Sidney e quindi nipote abiatico di Nat, fondò nella stessa sede l'America's Cup Hall of Fame.

> In 1992, Halsey Chase Herreshoff, Sidney's son and thus Nat's grandson, founded the America's Cup Hall of Fame.

PRADA
NEW ZEALAND
TVNZ
Steinlager
TOYOTA
TVNZ
Steinlager
TOYOTA
NEW ZEALAND

Di origine prussiana, gli Herreshoff si trasferirono da Old Forge (New York) a Bristol tra i secoli XVIII e XIX. Nel tondo, *Reliance* e *Shamrock II*.

Of Prussian origin, the Herreshoff moved from Old Forge (New York) to Bristol between the 18th and 19th centuries. In the round, Reliance *and* Shamrock II.

to help them defend the America's Cup from the attacks of Lord Dunraven and Thomas Lipton. Between 1893 and 1920, five of Herreshoff's designs successfully defended the Cup in six editions *(Vigilant, Defender, Columbia, Reliance, Resolute)*. In 1930 and 1934, two J-Classes designed by W.S. Burgess (*Enterprise* and *Rainbow*) won the title. Still, since Herreshoff Manufacturing Co. had built the two ships, it is legitimate to say that Herreshoff was the absolute star of as many as eight consecutive defences of the America's Cup, all leading to a win.

The Collection

The Herreshoff Marine Museum counts sixty boats (all on land), but the objects on display are highly diverse and much more in number. The entrance is adjacent to the America's Cup Hall of Fame. The latter features several descriptive panels and display cases containing the models of many challengers and defenders. The largest model is a replica in scale 1:6 of the legendary *Reliance* (1903), a cutter conducted by a crew of 64 men with a sail area of just under 1,500 square metres. The walls show the smiling portraits of the 95 lucky men in this minimal 'club' of giants, framed in wooden crests.

The second part of the museum is dedicated to the origins of the yard and of Nat's activity as a naval engineer and engine driver before the fatal incident in 1888. The main hangar contains both sailboats and motorboats and is equipped with a staircase leading to the upper floor, which allows you to study the boats from a different perspective: an opportunity not to be underestimated when you are in the presence of such large-size objects. Unfortunately, many original ships were lost (nothing survives from the America's Cup, except a few components and sections of masts, peaks or bowsprits), but thanks to the generosity of specific shipyards and philanthropists, year after year, the museum has been able to host some precise replica built according to the original drawings, which, by duty of information, are preserved at the MIT in Boston.

And then there are other rooms, including a sail loft and a room that feels almost like a shrine: the Model Room, where many of the about five hundred half-models included in the collection are hanging. Those familiar with Herreshoff's genius certainly know that he worked instinctively: he modelled the lines of a hull on a soft woodblock with a tool. Then, after detecting the lines with a particular pantograph, he would subsequently ask his tracers to produce the final drawings. They say his instinct was so innate that he didn't even trust towing tanks since he knew that sailing a regatta is quite different from towing a model on the water at a constant weight and on a theoretical, calm sea. It seems that in 1901 after the *Shamrock II* was defeated by the *Columbia* (even though, from a hydrodynamic point of view, the former was more efficient than the latter), rival designer G.L Watson exclaimed in despair: *"I wish Herreshoff had a towing tank"*.

When designing the *Shamrock II*, Watson considered everything – except the talent of a man born to design sailboats. He trusted his instinct more than figures, an approach that had made many turn their noses at him but had always proven the legendary 'Wizard of Bristol' right. ◣

SNO
YACHTS

SERVICE

Dry docking
Refit & Repairs
Refurbishing
Authorized assistances
Emergency service

MANUFACTURING

Production
Boats

SALES

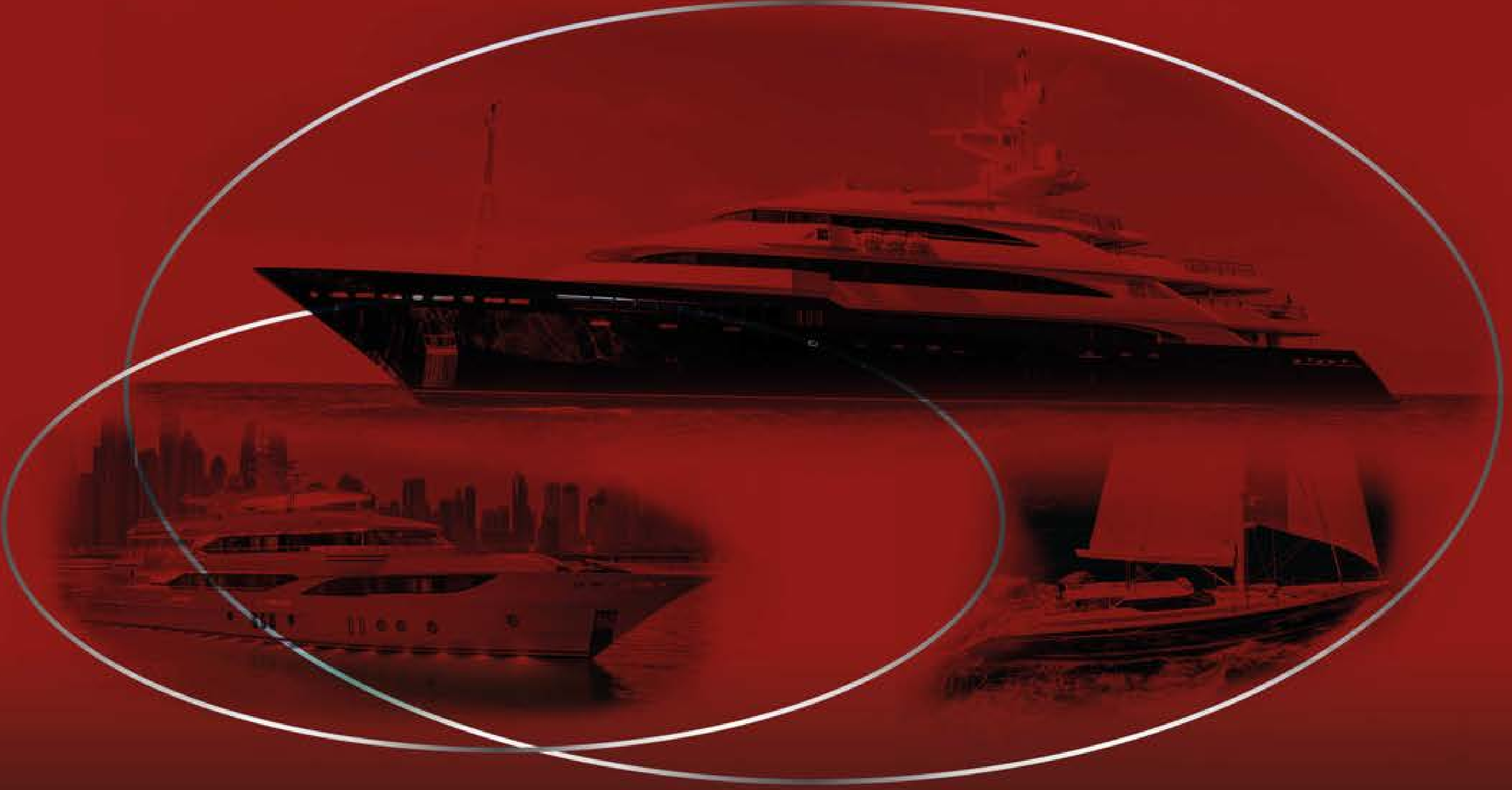
New yachts
Brokerage
Charter
Yacht management

OFFICIAL DEALER

NOVAMARINE
viking yachts
valhalla Boatworks

SNO YACHTS

OLBIA (OT) - Via Indonesia (Loc. Su Arrasolu - Z.I. sett.2) - 07026 Olbia - Tel. +39 0789 5502 - www.snoyachts.com



Top Broker Selection

BARCHE PROPONE OGNI MESE
IL MEGLIO DELLE PROPOSTE
DEL MERCATO INTERNAZIONALE
DI IMBARCAZIONI E SUPERYACHT

BARCHE BRINGS YOU THE BEST
OF THE INTERNATIONAL BOAT
AND SUPERYACHT MARKET EVERY
MONTH

SPICA - FERRETTI YACHTS

Year Built: 2023, L.O.A: 30.13 m,
Location: Athens, GR
Cabins: 5, Guests: 10
Main Engines: 2 x MTU 16V 2000
M96L Power 2638mhp (150 hous)
Cruising speed: 24 knots
Max Speed: 28.00 Knots
ASKING PRICE: € 10,300,000.
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

NORDHAVN 55

Build 2006, Length 17.09m, Guests 5, Cabins 3, Crew 1, Draft 1.98m, Beam 5.49m, Range 3,000 NM, Max Speed 11 Knots, Cruising Speed 8 Knots. Asking Price € 795,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

AZIMUT GRANDE 27M

Year 2020, LOA 26.78m, Gross Tonn. 145, Draft 1.45m, Beam 6.59m, Guests 10, Cabins 5, Crew 4, Max Speed 28 Knots, Cruising Speed 24 Knots. Asking Price €5,750,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

SUNSEEKER 64 PREDATOR

€ 800.000 IVA pagata (Anno 2009, prima immatricolazione 2013, tagliandi eseguiti).
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

FERRETTI YACHTS 530

€ 380.000 IVA pagata (Anno 2002, pronto boa, tagliandi e manutenzioni regolari).
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

SUNSEEKER PREDATOR 72'

Year 2006, LOA 72 ft, Beam 17.75 ft, Horse Power 3,100 hp, Engine Model 2: C32, C32 ftp. $899,000.
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

BAGLIETTO 116'

Year 2000, LOA 116 ft Beam 24.5 ft, Horse Power 3,700 hp, Engine Model 2: TBD 616 V16. $1,890,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

AZIMUT 75'

Year 2009, LOA 75 ft, Beam 18.33 ft, Horse Power 2,720 hp, Engine: 2x V12 Common Rail, V12 Common Rail ftp. Price: $1,090,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

AZIMUT 85'

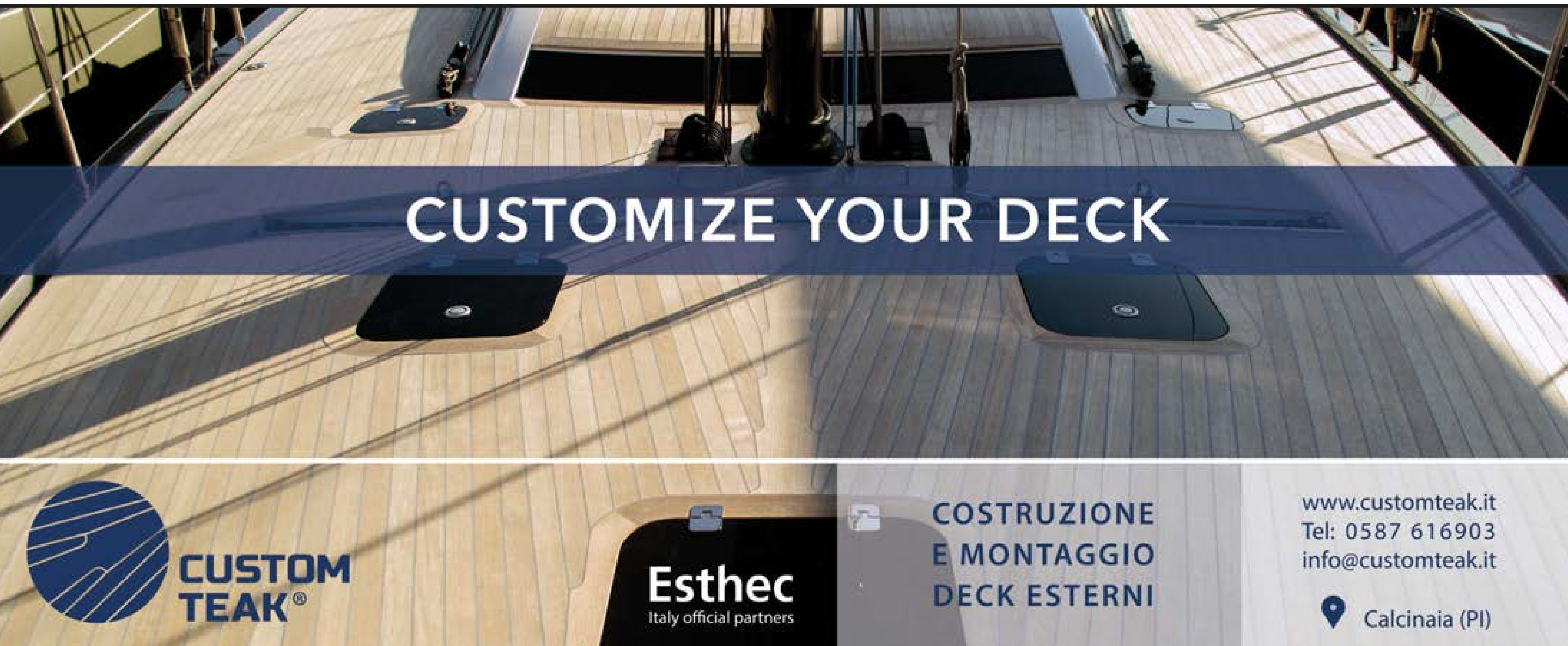
Year 2006, LOA 85 ft, Beam 21 ft, Horse Power 3,650 hp. $1,499,000.
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

GTT 115 - DYNAMIQ YACHTS

Year: 2026, LOA 35,50m, Beam: 7,80m, Engine: 2 x MAN V12-1800, Naval Arch: Vripack, Cabins: 4. Asking Price: € 17,250,000.
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com

ROCK X - EVADNE YACHTS

Year: 2024 LOA: 27,40m, Beam: 6,50m, Max/Cruise Speed: 15,5 / 12 knots, Cabins / Guests: 4-8. Asking Price € 6,950,000 (VAT not Paid).
▶ *Althaus Yachts*
T: +377 92 000 160
M: +33 6 80 86 76 78
E: alan@althausyachts.com



CUSTOM TEAK®
COSTRUZIONE
E MONTAGGIO
DECK ESTERNI
www.customteak.it
Tel: 0587 616903
info@customteak.it
Calcinaia (PI)

FERRETTI YACHTS 860

CONSEGNA / DELIVERY 2025

Layout 4 CABINS + 2 CREW

LOA 26,95 m - 88 ft 5 in

LH 23,96 m - 78 ft 7 in

Max Beam 6,22 m - 20 ft 5 in

Draft 2,08 m - 6 ft 10 in

Unladen Displacement 72.000 kg - 158,733 lbs

Laden Displacement 82.000 kg - 180,779 lbs

Fuel 7.000 l - 1,849 US GAL

Water 1.400 l - 370 US GAL

Engines 2 MAN x 2000 hp

People on Board 20

Max Speed 31,5 kn - **Cruise Speed** 27 kn

* immagini da catalogo

ITALIAN YACHT STORE

San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555
info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTI YACHTS PERSHING ITAMA CUSTOM LINE

SEA BEST

Centro assistenza e ricambi
Allestimenti personalizzati
Riparazione gommoni (vetroresina, PVC, hipalon)
Riparazioni e diagnostica di tutte le marche

Sea Best srl via Giacosa, 6 - 20093 Cologno Monzese MI
T. 02 25 39 11 34 - F. 02 27 30 45 42
info@seabestsrl.it - **www.seabestsrl.it**

BLACK FIN
MERCURY MerCruiser
MERCURY

MAGNUM MARINE 40
1990, 12,24 m., 2x380 Caterpillar, Toscana, €260.000
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it

MAGNUM MARINE 44
2000, 13,41 m., 2x660 Caterpillar, Campania, €465.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it

OTAM 45
2003, 14,90 m., 2x715 Caterpillar, Liguria, €380.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192, info@smy.it

CUSTOM LINE 108
Year 2017, LOA 32.95m (108' 1''), 5 cabins, 10 guests, 5 crew. Asking: €7,200,000 VAT Paid
▶ *Camper & Nicholsons International*
ekaralis@camperandnicholsons.com
+306970300053

CLASSIC "NAVETTA" 20
Rossato Shipyard - Year 1992, refitting 2022 – 22,00 x 5,00 m - 2 x CAT 233 HP 3208T V DRIVE - 3 cabins and 3 bathrooms + Crew x 2 with shower bath, with large spaces and autonomy – Full optional - Private Poland flag - € 450,000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

AZIMUT 76 EXT
Year 1989, refitting 2021 – m 26,70 - (Official 23,90) x 5,80 m – 2 x 1000 HP MAN D2842 - 4 cabins and 4 bathrooms + 2 Crew cabins - Great habitability and performing - Jacuzzi on the main deck at the bow – Italian flag - € 315,000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

ANGEL MARINE 19
Year 1986, massive refitting 2002 - 19 x 4,95 m - CAT 3208D TA 375 HP x 2 - 3 cabins and 2 bathrooms + Crew x 3 beds with shower bath- Great habitability, low consumption - Private Italian flag - Full optional - €130,000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

CAPOTESTA – LUXURY TUG
Year 1962, total refitting from 2015 to 2021 – 25 m. - Deutz RBV8M545, 8 cylinders, 1000 hp - 4 cabins with bathrooms + 2 cabins to be set up - large, bright and panoramic spaces - great autonomy - Northern Tyrrhenian Sea - €900.000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

SAYONARA – CHEOY LEE PEDRICK 38 SLOOP
Year 1991 - mt 11,63x3,60 – Universal 1x45 HP DIESEL - 2 cabins and 1 bathrooms 6 beds - Exterior and deck in teak - Excellent sailing performance - Full optional - € 43,000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

***SAHIB* - MOTOMAR 44 SEDAN**
Year 1980 - mt 13,38x4,63 - 2X 400 hp Cummins - 2 cabins and 2 bathrooms 6 beds - Parquet floors - Large interiors and exteriors - Cockpit in teak - Full optional - € 54,000.
▶ *East Coast Yacht Brokers*
+39 0187 284102
info@ecyb.it
www.ecyb.net

AZIMUT 62
Anno 2009 lunghezza f.t. 19,70m - Larghezza 5,05m 2 Caterpillar C18 1.015 Hp 3 Cabine + Equipaggio – Prezzo € 595.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello -
La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

SANLORENZO SD126
Anno 2022, LOA 38,40m - larghezza 8m, 2 Caterpillar C32 - 1622 Hp, 5 cabine + 7 persone equipaggio. Prezzo € 15.000.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello -
La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

saf s.r.l.

Servizi Assicurativi e Finanziari s.r.l.

Choose a specialist to insure your boat

Via Balduzzi, 26 - 27036 Mortara (PV), Mobile +39 329 4790656 / +39 335 8182838
Office +39 0384 93295, Fax +39 0384 93297, E-mail: info@safsrl.org - p.farina@safsrl.org

Pre Owned Selection
Italian Yacht Store

* immagini da catalogo

ITAMA 45RS

YEAR: 2024
LOA: 13,82 m,
LAYOUT: 2 cabins
ENGINES: 2 x CUMMINS 550 hp
MAX SPEED: 34 kn
ASKING: 799.000 €
(Vat residual leasing).

PERSHING 5X
YEAR: 2023,
LOA: 16,51 m, **LAYOUT:** 2 cabins,
ENGINES: 2 x Volvo 725 Mhp D11 - IPS 950
MAX SPEED: 36 kn
ASKING: 1.350.000 € (+Vat).

PERSHING 6X
YEAR: 2023
LOA: 18,94 m, **LAYOUT:** 3 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 1550 hp
MAX SPEED: 48 kn
ASKING: 2.290.000€ (+Vat).

PERSHING 8X
YEAR: 2023
LOA: 25,55 m, **LAYOUT:** 4 cabins
ENGINES: 2 x MTU 16V 2000 M96 L
MAX SPEED: 48 kn
ASKING: €5.390.000 (Vat residual leasing).

FERRETTI YACHTS 720
YEAR: 2022,
LOA: 22,30 m, **LAYOUT:** 4 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 – 1400 hp
MAX SPEED: 28 kn
ASKING: 3.450.000 € (Vat paid).

PERSHING 7X
YEAR: 2021
LOA: 21,11 m, **LAYOUT:** 3 cabins
ENGINES: 2 X MAN 1800 HP V12
MAX SPEED: 50 kn
ASKING: € 2.950.000 (Vat residual leasing)

PERSHING 62
YEAR: 2020,
LOA: 18,48 m, **LAYOUT:** 3 cabins
ENGINES: 2 x MAN 1800 hp
MAX SPEED: 46 kn
ASKING: 1.990.000€ (Vat paid).

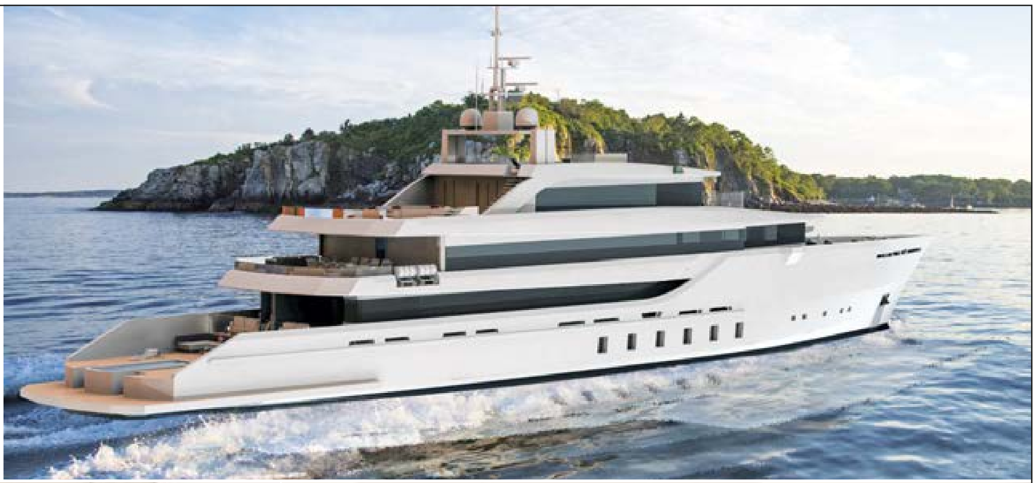
ITALIAN YACHT STORE
San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555
info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER

FERRETTIYACHTS PERSHING itama CUSTOM LINE

SOLSTICE

Year 2025 (delivery)
LOA 60M|
Gross tonnage 1100 t
Length 60.00m
Draft 2.70 m
Number of cabins 7
Engine 2x1450 hp MTU 12V 2000 M72
Maxspeed 17Knots
Asking price: € 19,500,000
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048
www.capitalyachting.com



BENETTI SD 105

Year 2002, Completely renovated in 2018/2022
Asking price € 2.900.000 + EU VAT if due
Location: Napoli area
▶ *My Yachts World*
+39 334 687 7621|
nicola@myyachtsworld.com
www.myyachtsworld.com

CANTIERI NAVALI DIANO 29M

(registered lenght 23.03m)
Year 2008, Completely renovated in 2017/2024
Asking price € 1.400.000 - EU VAT paid
Location: Sanremo area
▶ *My Yachts World*
+39 334 687 7621|
nicola@myyachtsworld.com
www.myyachtsworld.com

C BOAT 29M

(5 cabins), Year 2011
Completely renovated in 2021. Asking price
€ 1.900.000 - EU VAT paid
Location: South of Italy
▶ *My Yachts World*
+39 334 687 7621|
nicola@myyachtsworld.com
www.myyachtsworld.com

AZIMUT 88'

Cruising Speed: 24 kn
Maximum Speed: 28 kn
Beam: 21' 7'', Max Draft: 6' 4''
Fuel Tank: 1 x 2510|gallon
Cabins: 5, Heads: 6.
$5,900,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

AZIMUT 100'

Year 2006, Cruising Speed25 kn, LOA 100 ft, Beam 21.58 ft Horse Power, Engine Model 2: 16V 2000 M91, 16V 2000 M91 ftp. $1,599,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

PERSHING 62'

Year 2021, Cruising Speed 42 kn, LOA 62 ft, Beam 15.75 ft, Horse Power 3,100 hp. Price: $2,450,000.
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

SWAN 108

LOA: 32.92m, Beam: 7.55m
Draft: 3.35m, Year: 2023
Flag: French.
Price: € 18.500.000
▶ *Bernard Gallay*
youri.loof@bernard-gallay.com
+33 (0)6 88 96 11 50

MONTE CARLO YACHT 96

Beam: 22' 9'', Max Draft: 6' 11'', Maximum Speed: 25 kn
Asking Price: €5,950,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

OCEAN ALEXANDER 45'

Year 2020, LOA 45 ft, Beam 13.75 ft, Horse Power 1,600 hp, Engine Model 4: Verado, Price: $895,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

CIGARETTE 42'

Year 2022, LOA 42 ft, Beam 11.92 ft, Horse Power 1,800 hp. Price: $1,399,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

SANLORENZO 106'

Maximum Speed: 26 kn
Beam: 23' 2'', Max Draft: 6' 6'', Cabins: 5, Heads: 6.
$9,195,000.
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

HORIZON YACHTS

Year 2021, LOA 27.45m (90'), 5 Cabins, 10 Guests, 6 Crew. $7,900,000
▶ *Camper & Nicholsons International*
ekaralis@camperandnicholsons.com
+306970300053

FRIVOLOUS

Length 23.26m, Builder Hunt Yachts, Build 2019, Guests 6, Cabins 3, Crew 2, Max Speed 31 Knots, Cruising Speed 25 Knots, Range 400 NM. Asking Price €3,950,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

SHARON LEE

Length 32m, Builder Burger Boat Company, Build 2001/2023, Guests 8, Cabins 4, Crew 3, Max Speed 18 Knots. Asking Price $5,450,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

VMBC
YOUR YACHT ADVISOR

Foto puramente indicativa

AZIMUT YACHTS S6 | Prezzo: 1.300.000 € iva pagata | Anno: 2020

info@vmarine.yachts | M: +39 3664140133

PERSHING 9X

Cruising Speed: 35 kn
Maximum Speed: 42 kn, Beam: 20' 5''
Hull Material: Composite
Max Draft: 5' 5''
Displacement: 184,000 lb
Fuel Tank: 1 x 2378|gallon
Fresh Water: 1 x 317|gallon
Max Passengers: 20
Cabins: 4, Heads: 6. $7,495,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

RIVA 68'

Year: 2023, Cruising Speed: 33 kn, Maximum Speed: 40 kn, Beam: 17' 4'', Hull Material: Fiberglass, Max Draft: 5' 11''
Fuel Tank: 1 x 1000|gallon
Fresh Water: 1 x 160|gallon
Max Passengers: 16
Cabins: 3, Heads: 3.
$3,650,000.
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

INVICTUS 370

2024, Lazio. Prossimamente in Liguria. Unico con T-TOP chiuso. Come nuovo. 2x350 HP Volvo Penta V8 benzina, solo 20 ore. Fatturabile, possibilità di effettuare un leasing. € 525.000.

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

FIM REGINA 340

2022, Sardegna. 2xVolvo V8 350 benzina con solo 245 ore. Velocissima, sportiva ed elegante. 100% MADE IN ITALY. Natante non targato. Da noi venduta nuova all'attuale e unico proprietario. Iva pagata. € 240.000.

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

INTERMARE 30 CRUISER

Anno 2003; motori Yanmar 2x190 hp, ore moto 712 ca; visibile Medio Adriatico; richiesta € 56.000,00 Iva Assolta.

▶ *Yacht Service Rapallo Srl*
+393358263146
commerciale@
yachtservicerapallo.it

AZIMUT ATLANTIS 43

Anno 2017, Adriatico. Unico proprietario. Cabina ospiti tripla. Full optional: generatore, aria condizionata, plancetta tender-lift, eliche di rispetto in nibral. 2xVolvo Penta D6 400 con solo 400 ore. € 475.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

AXOPAR 900 BRABUS SHADOW

2023, Mar Baltico. Pronto alla boa. 2x fuoribordo Mercury V8 450 4 tempi con 32 ore di moto e garanzie ancora attive. Se acquistata da società, possibilità di comprarla senza dover pagare l'Iva. € 550.000 + iva.

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

SEAQUELL YACHT 108' ALLOY

Year: 1992, Maximum Speed: 12.5 kn, Beam: 25' 0'' Hull Material: Aluminum Max Draft: 11' 5'', Fuel Tank: 1 x 5150|gallon, Fresh Water: 1 x 1453|gallon, Holding: 1 x 265|gallon, Cabins: 3, Heads: 3. €3,300,000.

▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

WALLY 106

WALLY B Wally in carbonio su disegno di Luca Brenta ed interni di Lazzarini Pickering. Costruito da Pendennis in Carbonio e Kevlar, ristrutturato negli ultimi anni. € 3.250.000 Iva compresa.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@
grabauinternational.com

CAYMAN 60' HT

Year 2011. Engines MAN 8V-1000 2 x 1000 HP. Hours 670 ca. Speed 33 kn. Bow and stern thrusters. 3 + 1 version cabin. Very equipped and well-maintained. € 650.000

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

AZIMUT MAGELLANO 25 M

Anno 2022, varo 2023, unico armatore uso privato, pronta alla boa. 2x 1,550 hp MAN, Humphree Interceptor trim-tab system, 4 cabine 5 bagni oltre equipaggio. Disponibile servizio foto completo. € 4.350.000 oltre IVA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@
grabauinternational.com

BALTIC 67 PC

Anno 2019. L'ultimo performance cruiser di Baltic Yachts in perfette condizioni. 4 cabine, tender garage, albero in carbonio, vele Millennium Sails. € 3.200.000 oltre IVA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@
grabauinternational.com

BALTIC 78 TURCONERI

Meraviglioso performance cruiser dalla matita di Judel/Vrolijk, costruzione in composito avanzato, interni Baltic Yachts e pozzetto con arco 'targa'. € 2.090.000 IVA ASSOLTA.

▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@
grabauinternational.com

SOLARIS POWER OPEN 44

Anno 2023, **Lunghezza** 11,95 m, **Lunghezza FT** 13,47 m, **Larghezza** 4,35 m, **Pescaggio** 1,03 m, **Cabine** 2, **Motori** 2 x 480 Hp Volvo Penta IPS D6 650, **Ore di moto** 300, **Generatore** Kohler (1 x 5 Kw). € 900.000.

▶ *SEATIME YACHTING di Dr.ssa Maria Pina Muresu*
Registered Yacht & Ship Broker
E: seatimeyachting@gmail.com
M: +39 347 18 90 139
W: www.seatimeyachting.com/

ABSOLUTE 60 FLY

2017,Liguria. 2xVolvo Penta IPS D11 950. Tre cabine doppie con servizi e cabina marinaio. FULL OPTIONAL: Stabilizzatore Seakeeper 9, aria condizionata, joystick di manovra, elica di prua. Unico proprietario. Ottime condizioni.Iva Europea pagata. € 1.250.000

▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

DALLA PIETÀ DP 48' HT

Year 2007. Engines CAT 2x715 HP. Hours 770 ca. Speed 34 kn. Bow thruster. Semi-gloss cherry interiors, Dussiè parquet floor, Alcantara walls and ceiling. 3 Cabin + 2 bathroom. price Euro 328.000.

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

BENETTI CUSTOM 54 M

Year / Refit 1984 / 2022,
LOA 54 m, Main Engines
2 x 1770 hp Cat 3512B
(Overhauled 2023)
Beam 9,00 m, Draft 3.40 m
Gross Tonnage 603 GT
Asking Price € 5,900,000.

▶ *YMB YACHTING*
www.yacht-marine-brokerage.com
+90543953867
eliad@yacht-marine-brokerage.com

Nautica Mare

SAN VINCENZO - TOSCANA

JEANNEAU PRESTIGE 46 FLY
Anno 2005, Motori 2 x 500 hp Cummins Diesel Linea Asse. € 275.000. 3 cabine + 2 bagni + cabina marinaio.

ABATI YACHTS NEWPORT 46
Anno 2011 - LOBSTER. Motori 2 x 575 hp Caterpillar Diesel Linea Asse - € 290.000. 3 cabine + 2 bagni + cabina marinaio.

ENTERPRISE MARINE 46 FLY
Anno 2005, Motori 2 x 575 hp Volvo Penta Diesel Linea Asse. € 215.000. 3 cabine + 2 bagni + cabina marinaio.

ABSOLUTE 39
Anno 2007 - OPEN
Motori 2 x 310 hp Volvo Penta Diesel EFB. € 140.000.
2 cabine + 2 bagni.

LINSSEN GRAND STURDY 380 SEDAN. Anno 2004/05 - Navetta scafo in acciaio. Motori 2 x 75 hp Volvo Penta Diesel Linea Asse. € 163.000.

SEALINE SC 35
2010/11 - SOFT TOP
Motori 2 x 260 hp Volvo Penta Diesel EFB - € 145.000.

RIO YACHTS ESPERA 34
Anno 2013 - NATANTE
2 x 220 hp Volvo Penta EFB Benzina - € 114.000.

INTERMARE 33 FLY
Anno 2006 - NATANTE
2 x 315 hp Yanmar Diesel Linea Asse. € 115.000.

PLASTIK SPACE 310
Anno 2004 - NATANTE
Motori 2 x 230 hp VM Diesel Linea Asse. € 58.000.

TECNOYACHT PUMA 2
Anno 1995 - NATANTE
Motori 2 x 230 hp Volvo Penta Diesel EFB. € 59.000.

NUOVA JOLLY PRINCE 28 SPORT CABIN
NUOVO Stock 2023 - NATANTE
2 x 200 SELVA Fuoribordo Benzina. Trattativa riservata.

BMA X199 - NUOVO Stock 2023 - NATANTE
1 x 115 hp Mercury Fuoribordo Benzina. Trattativa riservata.

RANIERI VOYAGER 23 S
Anno 2013 - NATANTE
Motore 1 x 250 hp Honda FB benzina + ausiliario.
€ 39.000

MASTER 699
Anno 2014 - NATANTE
Motore 1 x 225 hp Mercury FB benzina con carrello stradale
€ 45.000

POSTI BARCA IN VENDITA, varie dimensioni:
Marina di San Vincenzo (LI) • Marina di Scarlino (GR)
Marina Cala De' Medici (LI) • Porto Mirabello (SP)
Prezzi su richiesta.

NM NAUTICA MARE srl
Via Pitagora 30, 57027 San Vincenzo (LI) - Tel. (+39) 0565 704961 - Mob. (+39) 3357112251
www.nauticamare.eu - info@nauticamare.eu

CONRAD C144S

Maximum Speed: 13.8 kn
Beam: 29' 2''
Hull Material: Steel
Max Draft: 8' 0''
Displacement: 944,000 lb
Fuel Tank: 1 x 13552|gallon
Fresh Water: 1 x 3093|gallon
Holding: 1 x 2985|gallon
Cabins: 5, Heads: 7
Asking Price: €29,500,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

CRN - *PARVATI 130'*

Year 1979, Year Refit 2020, LOA 39.7m, Gross Tonn. 239 Draft 3.45m, Beam 7.1m, Location Palaio Faliro, Greece. Guests 11 Cabins 5, Crew 8 Asking Price €3,950,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

PRESTIGE M48

Length 14,79m, Beam 6m, Draft 1,20m, Year 2024, Cabins 3, Guests 6, Speed 16/19 Knots, Engines 2 X Volvo D4 300hp. Asking Price: € 1,790,000 (VAT INCL.)
▶ *Althaus Yachts*
+33 6 61 64 95 92
zayd@althausyachts.com

ILUMEN M35 SAFESPACE

ENGINES: 2 x Sterndrive Aquamatic 300hp (Diesel) Volvo Penta D4 300A-G, Seakeeper 2 & Humphree System. LOA: 10.5 m / Beam: 3.2 m, Cruising Speed Range: 27 kn Max Speed: 47 kn. Condition: New. Asking Price €900,000
▶ *Dominator Yachts*
experience@dominator.li
+382 68 166 328

ARKTOS

L.O.A: 42.0 m, Year Built: 2004/2018, Cabins: 5 (1 x Master cabin (full beam), 2 x VIP cabin, 2 Twin cabins with pullman bed, Guests: 11, Main Engines: 2 x Cummins 650 hp (5500 m/e hours), Max Speed: 12.50 Knots. Asking Price: € 3,400,000.
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

BENETTI 121'

Year 2008, Cruising Speed: 11 kn, Maximum Speed: 16 kn Beam: 25' 11'', Hull Material: Fiberglass, Max Draft: 7' 6'' Fuel Tank: 1 x 11253|gallon Fresh Water: 1 x 2183|gallon Holding: 1 x 738|gallon Cabins: 5, Heads: 7. $7,499,000.
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

AZIMUT 72'

Year 2016, Cruising Speed: 26 kn, Maximum Speed: 32 kn, Beam: 18' 4''
Hull Material: Fiberglass
Max Draft: 5' 11''
Fuel Tank: 1 x 1373|gallon
Fresh Water: 1 x 290|gallon
Cabins: 4, Heads: 4.
$1,789,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

BENETTI LEGEND 85

Year: 2009, Length: 25.8 M, Beam: 6.30 M, Draft: 1.9 M, Guests: 10 in 4 Cabins Crew: 4, Engines: 2x Caterpillar C18, Max Speed: 13 knots, Range: 1,500nm. Flag: Malta. Asking Price € 3,350,000.
▶ *Yachting Partners International*
hello@ypiyachts.com
+377 99 99 97 97
ypiyachts.com

AZIMUT 50'

Year: 2018, Beam: 15' 3''
Hull Material: Fiberglass
Max Draft: 4' 11''
Displacement: 59,083 lb
Fuel Tank: 1 x 581|gallon
Fresh Water: 1 x 155|gallon
Holding: 1 x 46|gallon
Cabins: 3
Heads: 2. $1,100,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

MCY 96

Year 2020, LOA 29.26m, Beam 6.94m, Draft 2.30m, Engine 2 MTU 2200 HP. Price € 6,950,000 Excl. VAT
▶ *Camper & Nicholsons International*
ekaralis@camperandnicholsons.com
+306970300053

AZIMUT 116'

Year 2004, LOA 116 ft, Beam 25.08 ft, Horse Power 4,000 hp, Engine Model 2: 16V2000, 16V2000 ftp. $2,499,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

CUSTOM LINE NAVETTA 27
Anno 2000, refitting 2024, lunghezza 27,45m - larghezza 7m, 2 Man V12 - 1.200 Hp, 4 cabine + 2 cabine equipaggio - Prezzo €1.990.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

AMER F100
Anno 2018/2022, lunghezza 29,60m - larghezza 7m, 4 Volvo Penta 1200 - 900 Hp, 5 cabine + 3 cabine equipaggio - Prezzo € 6.000.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

PERSHING 90
Anno 2009 – Ottime condizioni generali – Unico proprietario. Prezzo € 2.085.000 IVA pagata Central Agency.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

LA CORYPHENE
Builder: Costantini Shipyard - France. Model: Bermudian Ketch. Year: 1958, LOA: 17.48 m. Beam: 7.05 m, Draft: 2.80 m. Location: Hyères - France. Asking Price: € 180.000
▶ *Bernard Gallay Yacht Brokerage*
info@bernard-gallay.com
www.bernard-gallay.com

PERSHING 80 OPEN
L.O.A: 24.50 m, Year Built: 2008/2023, Location: Athens, GR, Cabins: 4 Guests: 8, Main Engines: 2 X MTU 16V/ M93/2.435HP (2.070hours), Max Speed: 48.00 Knots. Asking Price: € 2,200,000 + VAT Paid.
▶ *Capital Yachting*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

BANDIDO 75
Year: 2008, Location: Croatia, L.O.A: 23.6 m, Beam: 6.6 m, Layout: 3 Cabins + Crew + Garage Engines: 2 x MAN 560 hp New Price: € 1,390,000.- (incl. VAT)
▶ *Horizon Yacht Spain*
sales@horizonyachteurope.com
M: (+34) 618 602 840

OVERMARINE MANGUSTA 92
Anno 2009, lunghezza 28,27m - larghezza 6,60m, 2 Mtu 16V - 2.400 Hp, 4 cabine + 4 persone equipaggio - Prezzo: € 2.450.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

CRANCHI 60 HT
Anno 2018, lunghezza 18,52 - larghezza 4,85, 2 Volvo Penta - 725 Hp, 3 cabine + 1 cabina equipaggio - Prezzo € 1.100.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

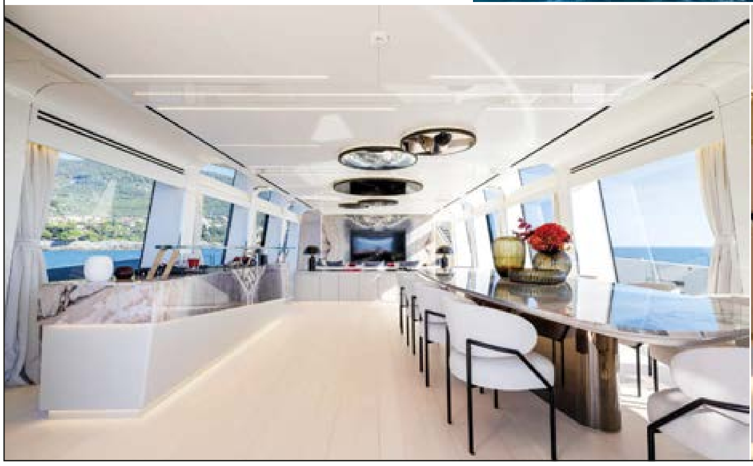
PERSHING 115
Anno 2010, Lunghezza 35.37m, Larghezza 7.2m, Bagni 4, Cabine 4.
€ 4.990.000 IVA pagata.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

PERSHING 64
Anno 2010 - Riverniciata color silver (anno 2019) – cuscinerie nuove.
€ 1.100.000 IVA pagata.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

Organizzazione leasing s.r.l.
Agente in attività finanziaria dal 1982 N. ISCRIZIONE OAM: A9944
PROFESSIONISTI NEI SERVIZI FINANZIARI PER LA NAUTICA DAL 1978
LEASING E MUTUO NAUTICO, LEASING STRUMENTALE, IMMOBILIARE, AUTO E ASSICURAZIONI PER AZIENDE E PRIVATI
Sede legale e operativa: 27036 Mortara (PV) - via Balduzzi, 30 Tel. 0384 93293 – Fax 0384 93297
Cell. + 39 3355964856 + 39 3355964855 e-mail:info@olsrl.it – www.olsrl.it
P.I. 00934770181, registrata all'Ufficio del REGISTRO delle Imprese di Pavia al n. 158958
Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per informazioni sulle condizioni contrattuali dei prodotti citati è necessario fare riferimento ai fogli informativi disponibili presso le sedi dell'Agente in attività finanziaria.

MANGUSTA 165 REV

Overall Length 49.90 M / 163'8"
Beam 9.2 m / 30'2"
Max Draft 2 m / 6'6"
Main Engine 4 X MTU 16V 2000 M96L
2600 HP 2450 RPM (1939KW)
Maxmun/Cruising Speed
38 knots / 30 Knots
Guests 12 in 6 Cabins
Crew 10 in 5 Cabins
Asking Price € 31.000.000
▶ *BTWO MARINE*
omer.balkan@btwomarine.com
+90 530 611 37 39



CUSTOM 164'

Year 2011, Maximum Speed: 15 kn, Beam: 29' 11'', Hull Material: Steel, Max Draft: 8' 4'', Fuel Tank: 1 x 60000|liter Fresh Water: 1 x 48000|liter Cabins: 12. €10,700,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

CMB47-107

YEAR 2025, LENGTH 47.55m (156'), BEAM 8.85m, BUILD CMB Yachts, 5 cabins, 12 guests, 9 crew. Asking: €19,250,000.
▶ *Camper & Nicholsons International*
bsaberi@camperandnicholsons.com
+971 50 956 9007

OTAM CIGARETTE HERITAGE 45

Year 1999, LOA 13.45 m, Guest Cabins 2, Cruising Speed 34 kn, Location Tuscany, Italy, Beam 4.00 m Engines 2xCAT 660hp Heads 2, Max Speed 40 kn Hull Materia GRP. Asking Price: € 280.000 VAT Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

SANLORENZO 88

Year 2008, LOA 26.75m, Gross Tonn. 132, Draft 2.15m, Beam 6.75m, Range 750 NM, Guests 10, Cabins 4, Crew 4, Asking Price €2,650,000 Location San Giorgio di Nogaro, Italy. Classification RINA - Pleasure craft
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

HEESEN 125'

Cruising Speed: 12 kn
Maximum Speed: 17 kn
Beam: 25' 0''
Hull Material: Aluminum
Max Draft: 8' 1''
Fuel Tank: 1 x 7100|gallon
Fresh Water: 1 x 1400|gallon
Cabins: 5, Heads: 5.
$5,450,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

FERRETTI 760

Year Built: 2004, L.O.A: 23.15 m, Location: Athens, GR Cabins: 4 (1 x Master cabin (full beam) , 1 VIP cabin, 2 Twin cabins with pullman bed, Guests: 9, Main Engines: 2 x MTU 12V 2000 M91 (1700 m/e hours), Max Speed: 33.00 Knots. Asking Price: € 950,000
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

PERSHING 80

L.O.A: 24.50 m, Year Built: 2008/2023, Location: Athens, GR, Cabins: 4, Guests: 8, Main Engines: 2 X MTU 16V/ M93/2.435HP (2.070hours), Cruising speed: 40 knots Max Speed: 48.00 Knots. ASKING PRICE: € 2,350,000.
▶ *CAPITAL YACHTING*
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048

SACS STRIDER 15

Year 2020, LOA 14.96 m, Guest Cabins 2, Cruising Speed 31 kn, Location Liguria, Italy, Beam 4.96 m Engines 2x Volvo 440 hp, Heads 1, Max Speed 38 kn Hull Material GRP. Asking Price: € 680.000 VAT Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

CUSTOM LINE 92'

Year 2015, LOA 92 ft,
Beam 23 ft,
Horse Power 2,400 hp
Engine Model 2: V8-1200,
V8-1200 ftp. $5,200,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

RIVA CORSARO

Length 29.90m, Beam 6.60m, Engines 2x Mtu 16v 2000 M96l, Speeds 23 / 26 Knots, Accomodation 10 Guests, 5 Cabins, 5 Crew. Asking Price: €8,500,000.
▶ *FGI YACHT GROUP*
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

CUSTOM LINE NAVETTA 28
anno 2017, lunghezza 28,21m - larghezza 7m, 2 Man V8 - 1.200 Hp, 5 cabine + 3 cabine equipaggio.
Prezzo: € 4.500.000.
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

SANLORENZO 106'
Year: 2019, LOA: 106'1", Beam: 23'1", Draft: 6'4", Twin MTU 16V 2000 M96- 2,400 hp each/1,790 kW, Max Speed: 27 knots $8,450,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

PERSHING 82
Year 2013, Beam 5.50 m Cabins 3, Location Sardinia, Italy, Cruising Speed 39 kn LOA 23.98 m, Engines 2xMTU 2435hp, Heads 3 Hull Material Fiberglass Max Speed 44 kn. Asking Price € 2,500,000 VAT Paid
▶ *Idea Yachting Limited*
+377 99901094
info@ideayachting.com

PALMER JOHNSON 80'
Year 1993, LOA 80 ft, Beam 22 ft, Horse Power 2,300 hp with MTU Twin 1150HP Arneson Drives.
Price: $599,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

FAIRLINE TARGA 47 GT
2006, 2xVolvo Penta D9 575. 2 cabine doppie e dinette. Full Optional: aria condizionata, radar, elica di prua, pilota automatico. Tagliando motori e generatore eseguiti nel 2024. € 315.000.
▶ *Valbroker*
tel. 0039 3475006999
info@valbroker.com,
www.valbroker.com

PRINCESS S78
Engines: 2 x MAN 2862 LE 476, Power per engine: 1900 hp, LOA: 24.66 m / Beam: 5.77 m, Cruising speed range: 25-39 kn. Condition: as new. Asking Price €3,800,000
▶ *Dominator Yachts*
experience@dominator.li
+382 68 166 328

BUGARI 86'
Year 2021, LOA 86 ft, Beam 20 ft, Horse Power 3,800 hp. Two VIP staterooms and a twin-bed stateroom. Price: $5,489,000
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

SANLORENZO 88
anno 2005, refitting 2024, lunghezza 26,75m - larghezza 6,75m, 2 Mtu V16 - 2.000 Hp, 4 cabine + 2 cabine equipaggio.
Prezzo: € 2.500.000
▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

FERRETTI YACHTS 780
Prezzo € 1.650.000 IVA pagata (Anno 2007, ottime condizioni generali, manutenzioni regolari, refit 2022).
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

RIVA 68 EGO SUPER
Prezzo € 1.200.000 IVA pagata (Anno 2009, super accessoriata, ore motore 1270)
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

La Marina del Lago Maggiore

APERTI ANCHE I FESTIVI E LA DOMENICA - GIORNO DI CHIUSURA MERCOLEDÌ
Unica MARINA dei Laghi, Certificata Ri.Na.

RINA MaRINA Excellence
Dealer JEANNEAU
AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

marina di VERBELLA®
Via delle Ferriere, 15 - tel. +39 0331/92.11.08
21018 Sesto Calende (VA) Lago Maggiore
www.verbella.it

SANLORENZO SL86

Anno 2017, lunghezza f.t.26,75m, larghezza 6,35m, 2 Motori MTU 12V2000M96. Prezzo € 4.000.000.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

INVICTUS 460TT

Anno 2021/23, lunghezza f.t.14,27m, Larghezza 4,43m, 2 Volvo Penta IPS650, Prezzo € 850.000 Iva Pagata.

▶ *Forwardyachts S.r.l.*
Porto Mirabello - La Spezia.
t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com

DALLA PIETÀ DP 72 HT

Year 2008. Engines CAT C32 2 x 1675 HP. Hours 960 ca. Speed 33 kn. Refitting 2022/2023. All electronic Raymarine Axiom system year 2023. € 1.090.000

▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

TECNOMAR VELVET 90

Year 2006, Length 26.80m, Engines: 2 x 2000 hp MTU, 16V 2000 M91, Cruising Speed: 30 Knots Max Speed: 43 Knots. Price *950.000€ (VAT PAID)

▶ *Neptunea*
info@neptunea.gr
+30 6955493371

AZIMUT S8

Year: 2024, Total Length: 24.63 m, Beem: 5.55 m Draft: 1.75 m, Cabins: 4, Engine: 3x Volvo D13 IPS1350 1000 Mhp. Price: € 3,900,000.

▶ *Niso Gadot*
niso@azimutyachts.co.il
+97250-7644438

AZIMUT GRANDE 32 METRI

Year: 2019, Total Length: 32.00 m, Beem: 7.30 m, Draft: 1.89 m, ENGINES - 2 x MTU 2200 HP 16V 2000 M86. Price: € 9,300,000.

▶ *Niso Gadot*
niso@azimutyachts.co.il
+97250-7644438

AZIMUT GRANDE 35 METRI

Year: 2021, Total Length: 35.00 m, Beem: 7.50 m Draft: 1.90 m, 2x2400 HP (1790kw) MTU 16V 2000 M93, Price: € 11,900,000

▶ *Niso Gadot*
niso@azimutyachts.co.il
+97250-7644438

AZIMUT MAGELLANO 25 M

Year: 2023, Total Length: 25.22 m, Beem: 6.30 m Draft: 1.90 m, 2 x MAN V12 1550 HP, Maximum speed 24kn, Cruising speed 18kn Price: € 3,990,000 EX VAT.

▶ *Niso Gadot*
niso@azimutyachts.co.il
+97250-7644438

RIVA 56 RIVALE

Anno 2017 – Colore: Shark Grey. Essenza interni: Mogano lucido – Layout 3 cabine - Asking price € 1.590.000 IVA pagata.

▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

SANLORENZO SL120

Year 2021, Lenght Overall 36,93m, Main Engines 2 MTU 16V2000M96L. €11.900.000 (VAT PAID

▶ *FUTURA YACHT BROKERAGE s.r.l.*
M. +39 335 645 4736
commerciale@futurayacht.com

VALUABLE ASSETS MANAGEMENT
VAM Tax&Corporate Firm

VALUABLE ASSETS MANAGEMENT

VAM Tax&Corporate Firm is member of the international network VAM - Valuable Assets Management and regularly covers the following areas of assistance.

Over the years, the Firm has gained significant expertise in providing legal and tax assistance for the yachting and aviation industries. Namely, its specialization is represented by assistance in VAT, customs and other taxes and by corporate optimization, provided towards yacht and jet owners, charter companies, dealers, shipyards and aircraft production sites, financial entities and all the other players operating in the field of yachting and aviation. The professionals of the Firm are regularly involved in advising the Clients and in assisting and representing them in any discussion or litigation with tax authorities and customs authorities and before the tax courts.

The Firm also provides assistance to Private Clients on a wide range of legal and tax matters relating to national and international wealth, M&A of private business, inheritance and donation tax planning with a particular focus on HNW and UHNW individuals.

VAM Tax&Corporate Firm is glad to meet its Clients in Rome - Milan - Monaco (Italian desk) - Viareggio

For any information, please send us an e-mail to info@vam-lawtax.com or contact our Partner Berardo Lanci at *berardo.lanci@vam-lawtax.com* | Mobile (IT): +39 3473441141 | Mobile (MC): +377 6 43919404

NORDHAVN 96'
LOA 29.72m $8,995,000, Cruising Speed: 10 kn Maximum Speed: 12 kn Beam: 24' 0", Cabins: 5 Heads: 6, Maximum Speed: 12 kn. Asking Price: $8,995,000
▶ *Northrop & Johnson*
www.northropandjohnson.com

FIGARO - WESTPORT
Year: 2018, Length: 39.6m, Engines: 2 x 2600 MTU 16V 2000 M96L, 10 guests in 5 staterooms.
Asking USD 24,900,000
▶ *Ocean Independence Yachts*
tconboy@ocyachts.com
+1 561 441 6131

MONTE CARLO YACHT 76
Year 2019, Length overall: 23.05 m, Beam: 5.65 m Cabins:4+1 crew Engines: 2 x MAN V8 1200.
€ 2,400,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

BENETTI CLASSIC 115'
Year 2000/2024, Length overall: 35.1 m, Beam: 7.52 m, Cabins:5+4 crew, Engines: 2 x MTU 12V 1500HP.
€ 3,950,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

AZIMUT 64 FLY
Year 2014, Length overall: 20.2 m, Beam: 5.1 m Cabins: 3+1 crew, Engines: 2 x CAT C18 1150 HP.
€ 1,295,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

MENGI YAY MOTORSAILOR
Year 2008, Length overall: 31.58 m, Beam: 7.90 m Cabins: 5, Engines: 2 x 440 HP MAN.
€ 4,900,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

LAGOON 560
Year 2012, Length overall: 17.7 m, Beam: 9.44 m Cabins: 4, Engines: 2 x YANMAR 110 HP.
€ 1,150,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

SAMANA 59
Year 2022, Length overall: 17.94 m, Beam: 9.46 m Cabins: 5, Engines: 2 x VOLVO D3 150 HP.
€ 2,750,000 EX VAT
▶ *Aqua Marina Yachts*
info@aquamarina.co.il
+972-50-7644436
www.aquamarina.co.il

HORIZON 85'
Maximum Speed: 26 kn Beam: 20' 6", Max Draft: 5' 6", Fuel Tank: 1 x 2300|gallon Cabins: 4, Heads: 4. $5,450,000
▶ *Denison Yachting*
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

COUACH 37M
Year / Refit: 2011/2024, Beam: 7.3m, Engines: 2 x MTU 12V 4000 M90. Asking Price € 5,750,000 excl. VAT
▶ *Yachting Partners International*
hello@ypiyachts.com
+377 99 99 97 97
ypiyachts.com

Colombo

33 Sogno
il fascino intramontabile della qualità

USATE

25
Super Indios E elettrico

30
Noblesse

32
Romance

33 Sogno
nuova
€ 341.300,00 + IVA
2 x 250 hp
Volvo V6
CE/DPS (186 kW)
Visibile in Cantiere

25 Super Indios Elettrico
anno 2023
€ 315.000,00 iva assolta
motori 2 x 35 kW
Flexi System
by Mase Generators
5 ore ca. moto,
pari al nuovo, full electric.
Visibile in Cantiere

30 Noblesse
anno 1997
€ 85.000,00 iva assolta
motori 2 x 250 hp
Mercruiser B
1000 ore moto,
ottime condizioni
rimessaggio in cantiere.
Visibile Lombardia

32 Romance
anno 2007
€ 300.000,00 iva assolta
motori 2 x 260 hp
Volvo Penta D
450 ore ca. moto,
pari al nuovo,
rimessaggio in cantiere.
Visibile Lombardia

www.colomboboats.it
info@colomboboats.it
T. +39 030 7461165
C. +39 335 8263146

grupposarnico

GPY
MARINE

Efficienza, sicurezza e qualità.
Ogni usato Gpy ha superato i controlli previsti
dal programma Pre-owned Selection Gpy.
Scopri di più sul sito **gpymarine.it**

SARNICO 55 MAXIM
Anno 1995
RIchiesta 190.000 €

SIRENA 48
New Model 2025
Disponibilità su richiesta

SIRENA 58
Consegna 2024
Disponibilità su richiesta

Solemar Sx 34
Nuovo
Trattativa riservata

SIRENA 78
Usato 2023
Trattativa riservata

SIRENA 68
Consegna 2025
Trattativa riservata

SIRENA YACHTS

Marina Cala Dè Medici | Ph. 0586 76 49 25
Marina di Varazze | Ph. 0199 35 44 68
Portosole | Ph. +39 349 88 55 590

www.gpymarine.it

BROKERS | Top selection

DALLA PIETÀ 59'
Year 2007 - 2x900 Hp MAN - LOA: m 18,30 - Beam: 4,94 m - Price: € 420.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

WALLY TENDER
Year 2007 - Good condition - Engine room refit. Price: € 315.000 + IVA.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

C&C 51.8
Year: 1991. LOA: m 15,75 - Beam: m 4,75 - Max draft: m 3,40 - Price € 120.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

CRANCHI MEDITERRANEE 50' OPEN
Year 2004. Engines: D 2x715 HP. Speed 34 kn The boat is in good condition. Open price € 218.000.
▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

PRINCESS 420 FLY
Year 1997. Engines VOLVO PENTA 2x370 HP. Bow thruster. 2 version cabin + 2 bathroom. The right engine landed in 2010 and the left engine landed in March 2012 to bring them to zero hours price Euro 155.000.
▶ *Giorgio Dalla Pietà*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

CIGARETTE HUNTRESS 42'
Year 2013. Engines Mercury F350 Verado L 5x 350 HP. Hours 500. Speed 70 kn. Bow thruster. 1 master cabin at the bow, 4 beds, € 470.000
▶ *Giorgio Dalla Pietà – Archipelago*
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

PERSHING 82
Perfect conditions – Private use only – Several improvements 2021.
€ 3.790.000 IVA pagata Central Agency.
▶ *CMM Yacht Service*
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

MAXI DOLPHIN 62 DERIVA
Ora disponibile per visite in Italia, performance cruiser in carbonio accessoriata per crociera o regata.
€ 1.900.000 OLTRE IVA.
▶ *Grabau International*
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

SUNSEEKER 90
Year 2007, Completely renovated in 2022/2023
Asking price € 2.300.000 + EU VAT if due
Location: Napoli area
▶ *My Yachts World*
+39 334 687 7621|
nicola@myyachtsworld.com
www.myyachtsworld.com

BENETTI 93'
Year 2013, LOA 93 ft, Beam 23 ft, Horse Power 1,996 hp, Engine Model 2: 8V2000, 8V2000 ftp. Price: $4,837,975.
▶ *Florida Yachts International*
305-239-4978
www.fyiyachts.com

FAIRLINE SQUADRON 62
Year: 1993 - LOA m 18,97 - Beam: m 5,21 - Max draft: m 1,45 - 2 x MAN 850 Hp - Price: € 259.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

PRIMATIST 30
Year: 1990 - LOA m 9.30 - Beam m 2.60 - Max draft m 1.00 - 2 x Volvo Penta 200 Hp. - Price € 33.000.
▶ *Inmar snc*
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

MAGNUM MARINE 50
1994, 15,30 m., 2x1080 Stewart Stevenson, Sardegna, €380.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

MAGNUM MARINE 53
1992, 16,13 m., 2x1080 General Motors, Sardegna, €295.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

OTAM 58
2008, 18,70 m., 2x1675 Caterpillar, Campania, €990.000.
▶ *Santa Marina Yachts*
+39 335 334 192
info@smy.it

YACHT CLUB PORTO ROTONDO

A Home for World's Yachtsmen to come Together and Belong

P.zza Yacht Club Porto Rotondo 1
Porto Rotondo, Sardinia
+39 0789 34010 - info@ycpr.it
www.ycpr.it

FOR SOMEONE
IT'S A SHAPE.
Custom Line Navetta 38

FOR US IT'S
A MASTERPIECE.

Cruising is an art with Custom Line. An accomplished exponent of timeless Italian excellence from its very inception, Custom Line is on a mission to create exquisite, unmistakeable designs that combine cutting-edge technology and ingenious functional solutions, to deliver an extraordinary experience for every owner. Because cruising is the art of going beyond. **The art of being different.**

customline-yacht.com

CUSTOM LINE

BEYOND THE LINE